NEW YORK

UND UMGEBUNG

Jllustrierter Führer

von Schultze - Altenwalde


THE LIBRARY OF CONGRESS
1800



Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. und New York.

ling Green Building Washington Building Whitehall Building





New York vom Hudson River aus gesehen (Sky Line).



Statue of Liberty.
Auf Bedloes Island in der New York Bai. (Siehe Seite 4.)

Jllustrierter Führer

durch

New York u. Umgebung

Bearbeitet und herausgegeben

von

H. W. Schultze-Altenwalde.

Mit 65 Abbildungen.

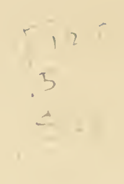




OLDENBURG i. GR. und NEW YORK.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr.

Gründungsjahr der Firma 1789.



„Die Quelle wahrer Klugheit
finden wir auf Reisen." : : :
Lord Beaconsfield.

VORWORT.

Ein in deutscher Sprache geschriebenes, reich illustriertes Buch über New York, des Amerikaners stolze „Empire City" — die „Kaiserliche Stadt" der größten Republik und Finanz-Zentrale der ganzen Welt — war das nicht längst ein Bedürfnis? Hätte nicht fast ein Jeder der vielen Tausenden, welche dies Land der Gegenwart und großen Zukunft teils zum Vergnügen, teils zur Bereicherung ihres Wissens besuchen, gern ein illustriertes Spezialbuch über die größte und hervorragendste Stadt dieses Erdteils besessen? Nach den begeisterten Zustimmungen, die mir von hier angesessenen Deutschen und Deutsch-Amerikanern, denen ich von meiner Absicht, dies Buch herausgeben zu wollen, erzählte, zuteil geworden sind, beantwortet sich diese Frage selbst, denn das Bedürfnis war längst vorhanden! Und nicht nur für den Vergnügungs-Reisenden! Wie

viele Einwanderer deutscher Zunge stehen heute noch, wie seit Jahrzehnten, fast ratlos da, wenn sie nach ihrer Abfertigung auf Ellis-Island den Augen der Einwanderungs-Beamten entrückt sind. Wie gern hätten sie für ein paar Mark ein Buch gekauft, das Alles für sie Wissenswerte enthält! Ein Buch, das für jede Klasse passend ist — hier ist es! In schöner Ausstattung, mit zuverlässigem Text und vielen Illustrationen, übergebe ich das Werk der Öffentlichkeit — es wird seinen Weg durch die Welt machen! Für Reisende und Einwanderer als Orientierungsbuch, als Geschenk für Verwandte und Bekannte hier Angesessener in der alten Heimat wird der „Führer durch New York" hoch willkommen sein.

Mit dem wärmsten Dank für die zahlreichen Einsendungen von aufklärenden Notizen für diese Ausgabe verbinde ich die dringende Bitte, mich auch in der Zukunft für die neuen Auflagen in der gleichen Weise zu unterstützen und empfehle das Buch einer freundlichen Aufnahme.

Herr Hermann Ridder, Präsident der „New Yorker Staats-Zeitung Company" stellte mir acht Illustrationen speciell deutschen Charakters für mein Buch zur Verfügung, wofür ich hierdurch meinen verbindlichsten Dank sage.

NEW YORK. **H. W. Schultze-Altenwalde.**

:: Notiz über die Illustrationen. ::

Die Illustrationen in diesem Buche sind sämtlich — mit Ausnahme der besonders bezeichneten — nach den gesetzlich geschützten Aufnahmen der photographischen Anstalt von Irving Underhill in New York hergestellt, nachdem die letztere uns die Rechte hierfür übertragen hat. Jede Verletzung des Eigentumsrechtes an den Reproduktionen wird gerichtlich verfolgt.

Inhaltsverzeichnis.





Battery Park und Bay.

East River. Aquarium. Hudson.

1. Ankunft in New York.

1. Manhattan Island.

Diese kleine Insel, die zu einer so großen Berühmtheit gelangt ist, besteht aus einer langen, schmalen Landzunge, die westlich vom „Hudson“ oder „North River“, östlich vom „East River“ (einem Arm des Long Island Sound) und nördlich und nordöstlich durch den schmalen Harlem River und Spuyten Duyvil Creek vom Festlande getrennt ist.

Manhattan Island liegt am oberen Ende der New York Bay, 18 Meilen vom Atlantischen Ozean entfernt, unter 40° 42′ 43″ nördlicher Breite und 74° 0′ 3″ westlicher Länge; sie ist 13 Meilen lang und wechselt in der Breite von etwa $^1/_4$ bis $^1/_2$ Meile (an den Enden), bis $2^1/_2$ Meile in der Mitte; ihre durchschnittliche Breite beträgt $1^3/_4$—2 Meilen. (1 Meile = 1609 Meter.)

Die Insel hat fast überall Felsenboden (Gneis und Kalkstein). Die an der Battery beginnende Niederung zieht sich nur bis etwa zum „City Hall Park“ hinauf und war in alter Zeit Wiesenland. Aber auch hier ist der Untergrund felsig und bei den Fundamentierungs-Arbeiten der „Wolkenkratzer“ hat man stellenweise noch in über hundert Fuß Tiefe Felssprengungen vornehmen müssen. Von „City Hall Park“ bis zur 80. Straße zeigt der Boden fortwährend Höhen und Niederungen. Die Höhen ziehen sich von hier scharf nach der Westseite hinüber, wo sie an „Washington Hights“ — 106. bis 110. Straße West — bis zu etwa 170 Fuß (ca. 42 Meter) ansteigen und stellenweise sehr steil zum Hudson River niederfallen. Hinter „Fort George“ — an der Spitze der Nordwest-Seite — senken sich die Höhen zu einer sanften Ebene, die bis zum Harlem River reicht. Die Nordost-Seite fällt von der 80. Straße ab sanft zum East River hinab. — In der Gegend der 80. Straße, speziell an der Westseite, sind Millionen Kubikfuß Felssprengungen nötig gewesen, um geeigneten Platz für Häuserbauten etc. zu gewinnen. — Bei der Ankunft der ersten Weißen auf der Insel war

dieselbe auf ihrer Höhe mit dichtem Urwald bedeckt. — Im heutigen Zuge der Kanal-Straße befand sich in jener Zeit ein natürlicher Wasserweg mit Ebbe und Flut, der den North River mit dem East River verband, aber von den Holländern kurzweg als Kanal bezeichnet wurde.

Der Name Manhattan rührt von dem Stamme der „Manhattan-Indianer" her, die am unteren Hudsonflusse herrschten; sie waren die ersten Rothäute, mit denen die Weißen hier in Berührung kamen. Am oberen Hudson herrschten die „Mohigans" (Mohicaner); beide Unterstämme gehörten dem großen Stamme der Algonquins an.

Genaue Entfernungen auf der Insel Manhattan.

(1 englische geographische Meile (Statute mile) = 1609 Meter. — 1 Seemeile oder nautische Meile = 1852 Meter).

Von der Battery nach der			
Von der Battery nach der	Rector Street	1/4	Meile
,, ,, ,, ,, ,,	Dey Street	1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	City Hall	3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	Leonard Street	1	,,
,, ,, ,, ,, ,,	Canal Street	1 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	Spring Street	1 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	East Houston Street	1 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 4th Street	2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 9 ,, ,,	2 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 14 ,, ,,	2 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 19 ,, ,,	2 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 24 ,, ,,	3	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 29 ,, ,,	3 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 34 ,, ,,	3 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 38 ,, ,,	3 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 44 ,, ,,	4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 49 ,, ,,	4 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 54 ,, ,,	4 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 58 ,, ,,	4 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 63 ,, ,,	5	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 68 ,, ,,	5 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 73 ,, ,,	5 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 78 ,, ,,	5 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 83 ,, ,,	6	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 88 ,, ,,	6 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 93 ,, ,,	6 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 97 ,, ,,	6 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 102 ,, ,,	7	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 107 ,, ,,	7 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 112 ,, ,,	7 1/2	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 117 ,, ,,	7 3/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 121 ,, ,,	8	,,
,, ,, ,, ,, ,,	,, 126 ,, ,,	8 1/4	,,
,, ,, ,, ,, ,,	West 166 ,, ,,	10 1/2	,,

Über der Hudson Street messen alle 20 Block eine Meile.

(Unter „Block" ist ein Gebäudekomplex zu verstehen, der von je zwei Parallelstraßen umgrenzt wird. Der Umfang dieser Häuserblocks ist verschieden. Während z. B., wie vorher angegeben, 20 Blocks eine englische Meile (1609 Meter) auf der Strecke von der Hudson Street nach der oberen Stadt ausmachen, gehen in der Querrichtung vom Hudson zum East River und umgekehrt nur 7 Blocks auf eine Meile. — In Deutschland wurde dies Block-System bei der Anlage von Straßen zuerst in der Stadt Mannheim in Baden eingeführt, die ganz nach diesem System gebaut worden ist.)



Siehe Seite 52

Südspitze New Yorks, links von Battery Park.

Mündung des East River. — Südwest-Brooklyn. — Curve der 3. Aven. Hochbahn. — New York Bai mit Governeurs Island und Castle Williams. — Staten Island

Die genaue Breite der Insel beträgt:

An Battery Place	1/2 Meile
„ Fulton Street	3/4 „
„ Chamber Street	1 „
„ Grand Street	2 1/8 „
„ Houston Street	2 1/8 „
„ Fourteenth Street	2 3/8 „
„ Twenty-third Street	2 3/8 „

Von der 23. Straße bis zur 125. Straße beträgt die Breite der Insel von 2 bis 2 1/2 Meilen.

2. Der Hafen.

Der Hafen von New York ist einer der schönsten der Welt; den gewaltigsten Eindruck macht er von der Seeseite her, wenn man sich allmählich der Stadt nähert. Unsere Beschreibung soll deshalb auch von hier aus, von Sandy Hook, von wo an der Atlantische Ozean gerechnet wird, beginnen.

Die Haupteinfahrt vom Ozean in die Bay bildet der durch eine Anzahl Bojen mit weißen und roten elektrischen Lichtern bezeichnete Gedney Channel, der für Schiffe mit größtem Tiefgang stets passierbar ist, während kleinere Fahrzeuge auch den South Channel benutzen können. — Das Boot läßt links den Leuchtturm von Sandy Hook (weißes Festlicht) und tritt in die Lower Bay of New York ein; diese ist durch eine von Sandy Hook (im Staate New Jersey) nach Norden gegen Long Island streichende Barre gegen Sturmwellen geschützt und befindet sich 18 Meilen von der äußersten See-Spitze der Insel Manhattan, der sogen. Battery. Vom Schiffe aus hat man schöne Aussicht auf Staaten Island mit seiner bewaldeten Küste, sowie auf Long Island mit seinen berühmten Seebädern. Dann steuert das Schiff nach Norden durch die Narrows, den stark befestigten Eingang der Upper Bay. Links auf Staaten Island sieht man die Forts Wadsworth und Tompkins, rechts auf Long Island Fort Hamilton; auf der Felseninsel, an die man nahe vorbeifährt, liegt Fort Lafayette, wo während des Bürgerkrieges viele konföderierte Gefangene eingesperrt waren. Innerhalb der Narrows, auf Staaten Island, befindet sich die Quarantäne-Station, bei der alle Schiffe halten, bis sie von den Beamten der Gesundheits-Behörde untersucht sind. Halbwegs zwischen der genannten Station und New York liegt links Robins Reef, mit weißem Feuerturm.

Sowie das Boot im „Hafen von New York" (oder „Upper Bay" genannt) weiter vorrückt, entfaltet sich ein prächtiges Bild. Zahllose Dampf- und Segelschiffe, Ruderboote beleben das Wasser, unter denen namentlich die riesigen Dampffähren (Ferry's) mit ihren hoch über dem Deck arbeitenden Balanziers auffallen. Rechts liegt die früher selbständige Millionenstadt Brooklyn mit ihrem kolossalen Häusermeer, links dehnt sich die Halbinsel Jersey mit den großen Fabrik- und Handelsstädten Jersey City, Newark, Hoboken etc. aus, geradeaus zeigt sich die Spitze Manhattan's, die Battery. Auf der Fahrt hierhin passieren wir noch „Bedloe's Island" mit der Kolossal-Statue der Freiheit. Die Insel liegt fast mitten im Fahrwasser, sodaß man sich dies größte Bildwerk alter und neuer Zeit ziemlich genau betrachten kann.

Die Statue wurde den „Vereinigten Staaten" von der „Republik Frankreich" zum hundertsten Geburtstage der ersteren geschenkt. Entworfen wurde sie von August Bartholdi (Abkömmling einer alten deutschen Familie) aus Colmar im Elsaß, dem



Broadway. Fuller Building. Fifth Avenue.

(Flat iron-Building = Bügeleisen-Gebäude.)
20 Stockwerk über und 2 unter der Erde; 300 Fuß hoch. Siehe S. 69.

Schöpfer des General La Fayette-Denkmals im Union Square und anderer Bildwerke (gest. 1906); aufgestellt wurde sie 1886. Der offizielle Name der Riesenstatue ist: „The Statue of Liberty Enlightening the World" (Freiheit erleuchtet die Welt)! Es wird behauptet, Bartholdi habe die Figur nach seiner Mutter modelliert; indes ist dies unverbürgt. Tatsache ist aber, daß der Ingenieur Eiffel, der Erbauer des Eiffelturms in Paris, an der Herstellung dieses größten Bildwerks aller Zeiten mitgearbeitet hat. Von der Kolossal-Figur kann man sich aus den nachfolgenden Einzelheiten auch aus der Entfernung eine Vorstellung machen: Die Höhe vom Sockel bis zur Fackel beträgt 305 Fuß und 6 Zoll (etwa 74 Meter), die Höhe der Figur allein 151 Fuß 1 Zoll, Länge eines Fingers 8 Fuß, Dicke des Kopfes von Ohr zu Ohr 10 Fuß, Höhe des Kopfes vom Kinn bis zum Scheitel 17 Fuß 3 Zoll (Raum für 40 Personen enthaltend), Länge des rechten Armes 42 Fuß, größte Dicke desselben 12 Fuß, Brustweite 35 Fuß, Umfang des Mundes 3 Fuß. Das Gewicht der Figur beträgt etwa 225 Tons (= 225 000 kg). Das für sie verwendete Material ist Kupfer und Eisen. Ihre Herstellungskosten betrugen etwa 1 Million Franks (ca. 200 000 Dollars). Die Kosten des Unterbaues beanspruchten ca. 250 000 Dollars. — Eine bequeme Treppe im Innern der Figur führt bis in den Kopf, dessen Inneres einem großen Zimmer vergleichbar ist. Man hat von hier aus einen herrlichen Blick über die Bai nach allen Seiten. — Der kolossale Unterbau der Statue ist aus freiwilligen Beiträgen Amerikaner errichtet worden; sein Entwurf und seine Ausführung stammen von R. M. Hunt. — Früher war die Fackel elektrisch erleuchtet. Da die Ausgabe hierfür die Kasse der Stadt New York aber jährlich mit ca. 40 000 Dollars belastete, hat man die Beleuchtung aus Sparsamkeitsrücksichten aufgehoben. — Die Höhe des Pidestals beträgt 89 Fuß, die des Fundaments 65 Fuß. — Bedloes Island, auf der dies berühmte Denkmal steht, liegt 1¼ Meile von der Battery entfernt.

Dampfer fahren von der Battery (Abfahrt: rechts unterhalb der Hochbahn-Station), von 9 Uhr morgens bis 5 Uhr nachmittags, jede volle Stunde nach dem Denkmal. Rückfahrt vom Denkmal nach der Battery alle halbvolle Stunde, sodaß man 30 Minuten Zeit zur Besichtigung hat, wenn man denselben Dampfer zur Rückfahrt benutzen will. Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt 25 Cents. Für die Besichtigung ist nichts zu entrichten. (S. Illustration vor dem Titel.)

Sobald man die kleine Insel passiert hat, tritt die schon länger sichtbar gewesene, berühmte und kolossale „Brooklyn Bridge" voll in den Gesichtskreis. Staunen und Bewunderung ist das erste Gefühl, das sich des Fremden bemächtigt, wenn er diese in kühnem Schwunge den East River, zwischen New York und Brooklyn, überspannende Brücke erblickt hat. Links von der Insel mit der Freiheits-Statue liegt „Ellis Island", wo die Einwanderer in einem hierzu besonders aufgeführten Gebäude gelandet werden. (S. Illustr. auf S. 52, Artikel auf S. 72.)

Der Hafen von New York hat ausreichende Größe und Tiefe für die größten Schiffe und ist, wie schon vorher gesagt, einer der schönsten der Welt. Die Upper Bay oder der eigentliche Hafen ist 8 Meilen lang und 4–5 Meilen breit und bis auf die Einfahrt vom Ocean durch die Narrows, ganz vom Lande eingeschlossen. An der „Battery" teilt sich der Hafen in zwei Arme, links ist der „Hudson" oder „North River", rechts der „East River". Der letztere verbindet ihn mit dem „Long Island Sound" und ist ein Flutkanal; d. h. er hat Ebbe und Flut, während der erstere ein gewaltiger Strom, der von den nördlichen Bergen herunter kommt, etwa 150 Meilen für die größten Schiffe fahrbar ist und durch den Hafen von New York seinen Abfluß in den Atlantischen Ozean findet. Zwischen diesen beiden Flüssen liegt die Manhattan-Insel mit New York; dieselbe hat eine Wasserfront von ungefähr 30 Meilen (Groß New York hat eine Wasserfront von 350 Meilen, alle Inseln und Buchten eingerechnet), die ganz für Seeschiffe benutzbar ist, außer etwa 5 Meilen am Harlem River, der nicht die erforderliche Tiefe besitzt. Der „Hudson oder North River" ist an seinem Einlauf in den Hafen 1 Meile breit (= 1609 Meter). Die Schiffahrt ist im wesentlichen auf dem Hudson River bis unterhalb der 23. Straße und auf dem East River bis unterhalb Grand Street beschränkt. Der erstere enthält die Docks der transatlantischen Dampfer, deren einige auf der New Jersey-Seite liegen; z. B. die der „Hamburg Amerika Linie" und des „Norddeutschen Lloyd" in Hoboken Beide Flüsse sind stets voll von Schiffen und ein sehr großer Teil des in- und ausländischen Handels der Stadt und des gewaltigen Hinterlandes wird hier erledigt.

Obwohl der Hafen, wie schon erwähnt, ausreichende Tiefe für die größten Schiffe besitzt, hat die Bundes-Behörde sich doch durch die gewaltige Zunahme der Dimensionen der heutigen Riesendampfer veranlaßt gesehen, eine neue Fahrrinne in demselben ausbaggern zu lassen. Diese



New York. Brooklyn.

Brooklyn Bridge

von Süden nach Norden gesehen. Siehe Seite 16 u. 72.

Fahrrinne oder Ambrose Channel (Kanal), wie der offizielle Name ist, hat eine solche Tiefe erhalten, daß auch bei niedrigem Wasserstande, also zur Zeit der Ebbe, die allergrößten Dampfer ohne Aufenthalt zu ihrem Pier fahren können. Die erste Fahrt durch diesen Kanal machte der englische Dampfer „Lusitania“ auf seiner Jungfernreise nach New York im Oktober 1907, was von der gesamten New Yorker Presse als ein Ereignis ersten Ranges angesehen wurde. — Die New York Bai wird immer ein stark frequentierter Hafen bleiben, auch dann, wenn, nach vielleicht schon zehn Jahren, der größte Teil des atlantischen Verkehrs vom Hudson oder North River weg und nach Montauk Point, der östlichsten Spitze Long Islands, verlegt worden ist. Um Manhattan Island von diesem Verkehr zu entlasten, ist schon seit langem eine starke Bewegung in Handels- und Kapitalisten-Kreisen im Gange. Als ein großer Schritt zur Verwirklichung dieses gigantischen Unternehmens ist das Riesenwerk der Pennsylvania Rail Road Co., die Untertunnelung des Hudsons, der Insel Manhattan und des East Rivers zu betrachten, da dieselbe dadurch direkte Verbindung mit dem Bahnnetz auf Long Island erhalten hat. Da Montauk Point direkt am Atlantic liegt, so ist seine Lage für den Seeverkehr sehr günstig, bedeutend günstiger, als die heutigen Anlagen in und um New York, das überdies leicht durch Bahn und Schiff zu erreichen sein würde. Die Passagierdampfer von Europa würden bei ihrer heutigen Geschwindigkeit an Zeit per Reise etwa 5—8 Stunden, je nach dem Wasserstande bei Sandy Hook, sparen. Außerdem würde die Distanz von Küste zu Küste um etwa 140 Meilen kürzer sein.



Columbus-Denkmal.
(57. Str. u. Central Park W.)

Läuft das Boot in den Hudson ein, erblickt man an beiden Ufern einen Wald von Masten und ein gewaltiges Leben und Treiben auf dem Wasser. Aus dem Häusermeer von New York ragen die Produktenbörse mit ihrem viereckigen Renaissanceturm, die Türme der Baumwollenbörse, das Park Row Building (das höchste Gebäude der Welt), das St. Pauls Building, das Washington Building, das blendend weiße Bowling Green, der schlanke Turm von Trinity Church, die Mansardentürme der Post Office, die hohe Kuppel der World Office und besonders das neue Singer Building mit seinem

über 600 Fuß hohen Turm, der nur von dem 984 Fuß hohen Eifel-Turm in Paris übertroffen wird, hervor.

Alles dies zusammengenommen: Das Leben und Treiben im Hafen, seine einzig in der Welt dastehende Umrahmung werden bei jedem einen gewaltigen, unauslöschlichen Eindruck hinterlassen, der für Derartiges Blick und Interesse besitzt.

3. Die Ankunft selbst.

Diejenigen Reisenden, welche zu der Überfahrt von Europa nach New York einen Dampfer des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen, der „Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft" in Hamburg (allgemein kurzweg „Hapag" genannt, nach den Anfangsbuchstaben der Firma-Worte) oder der „Holland-Amerika-Linie" benutzt haben, betreten das Land nicht in New York, sondern in **Hoboken**, wo diese Gesellschaften ihre Anlegepiers besitzen.

Obwohl an allen diesen Dampfboot-Landeplätzen elektrische Cars vorbeilaufen, so ist dem Fremden doch anzuraten, eine Droschke zu nehmen, die vor den Ankunftsplätzen genügend zur Verfügung stehen. Besonders zu empfehlen für diesen Zweck sind die Droschken der „Hoboken Carriage und Cab Company", dessen Haupt-Inhaber ein angesehener deutscher Geschäftsmann in Hoboken ist und dessen Angestellte sämtlich deutsch sprechen. Dies Geschäft hat einen festen Droschkentarif, den man einsehen kann, also mit dem betr. Kutscher nicht zu handeln braucht. Bei allen anderen Wagenlenkern ist dies dagegen dringend zu empfehlen, und man unterlasse nicht, den Preis vorher genau fest zu vereinbaren. Zur Beförderung des Gepäcks sind Angestellte der verschiedenen großen New Yorker Expreß-Gesellschaften — kenntlich an ihren Mützen — anwesend. Diese Gesellschaften haben sämtlich feste Preise, per Gepäckstück 25 und 50 Cent, je nach der Entfernung. Hat man dagegen eine bekannte Hotel-Vertretung am Pier, so übergebe man dieser alles zur Besorgung ins Hotel.

Da die genannten drei Dampfer-Linien sich in unmittelbarer Nachbarschaft der nach der Christoffer Street und Barclay Street in New York führenden Ferrys (Fährboote) befinden, so ist es auch für diejenigen nicht sehr umständlich nach New York zu kommen, die auf diese Weise hinzugelangen wünschen.

Die Ankunft mit der Bahn vom Süden oder Westen her hat seit 1908 eine große Veränderung erhalten. Während früher sämtliche Bahngesellschaften in Jersey City, Hoboken etc. ihre Endstationen hatten und die Fahrgäste für New York auf eigenen großen und schönen Fährbooten dorthin beförderten, können die Reisenden heute direkt in New York dem Bahnwagen entsteigen, da die große „Pennsylvania Rail Road Co." innerhalb der letzten vier Jahre große Tunnel unter dem Hudson hat erbauen lassen, durch die nun in fast unaufhörlicher Reihenfolge die Züge vom Süden und Westen direkt nach New York gelangen, wo an der 31. bis 34. Straße, West, und 7. und 8. Avenue ein Riesenbahnhof zur Aufnahme der Reisenden hergestellt ist (s. Bahnhöfe S. 12 u. Illustr.).

Für Reisende vom Norden und Osten (Canada und Boston) ist das „Grand Central Depot" (s. Illustration S. 14) an der 42. Str., East, die Ankunftsstation, von wo man mittelst Tramway, Untergrund- und Hochbahn überall schnell und bequem hinkommen kann.

Hochinteressant ist auch die Ankunft mittelst Dampfers von Boston, durch den „Long Island Sound" mit einem Dampfer der

„Metropolitan Line". Diese Gesellschaft hat am 18. Oktober 1907 mit ihren beiden neuen Prachtschiffen „Harvard" und „Yale" (benannt nach den beiden Haupt-Universitäten der „New England Staaten", in deren Farben sie auch angestrichen sind), welche 26 Seemeilen in der Stunde zurücklegen, einen Schnelldampferdienst nach der alten Hauptstadt von Massachusetts eröffnet, wodurch man die ganze Wasserstrecke bequem in einer Nacht zurücklegen kann. Diese Dampfer haben Dreischrauben-Turbinen und sind die schnellsten und luxuriösesten in Amerika, sodaß es ein Vergnügen ist, mit ihnen zu fahren. (Preis der einfachen Fahrt Doll. 4.65, für State Room (Schlaf-Cabine) mit Bad Doll. 1.00, 2.00 usw.). Diese Schiffe haben zweifellos von allen die schönste Einfahrts-Strecke. Auf der Höhe der 175. Straße läuft der Dampfer in den East River ein, den er langsam durchfährt, um dann in weitem Bogen um die Battery herum in den Hudson- oder North River einzulaufen, in dem er an Pier 45 (Fuß der West 10. Straße auf der New Yorker Seite) festlegt.

Wir wollen nicht unterlassen, für Fremde hier eine Warnung anzufügen. — Taschendiebe, Schlepper schlimmster Art, zweifelhafte Vertreter von Hotels, Kleidergeschäften lungern an allen Plätzen, wo Fremde die Stadt betreten können, vom Morgen bis zum Abend umher und lauern auf Opfer. Also: man lasse alle diese Leute mit ihren „verlockenden" Anerbietungen „links liegen". Wünscht man irgend welche Auskunft, so wende man sich an einen Polizisten, von denen sehr viele auch deutsch sprechen können. Auf keinen Fall nehme man aber einen der eben besprochenen Agenten als Führer an; in den weitaus meisten Fällen würde der Betreffende dies bitter zu bereuen haben. New York ist eben eine Großstadt allerersten Ranges; mit allen Vorteilen, aber auch mit allen Nachteilen einer solchen.





14. Straße. Im Hintergr. Broadway.

Union Square.

(Von der Ecke 4. Avenue u. 14. Straße n. Nordwesten gesehen.) Siehe Seite 67.

4. Avenue. Washington-Denkmal.



Haupt-Eingang, 7. Avenue. — Pennsylvania Railroad Station. — 34. Street, zum Hudson führend.

2. Verkehrswege in New York.

1. Bahnhöfe (Railway Stations, Depots).

Grand Central Depot. Liegt mit der Hauptfront an der 42. Straße, Seitenfront an der 4. (Fourth) Avenue. — Hier laufen ein:

1. der New York Central und Hudson River Railroad (Eingang von Vanderbild Avenue; für Canada und den Norden, Chicago und den Westen etc.),
2. der New York und Harlem River Railroad (Eingang in Vanderbild Avenue).
3. der New York, New Haven und Hartford Railroad (Eingang in 42. Str.; für Boston, Neu-England etc.)

Einige Lokalzüge des Hudson River Rail Road fahren auch vom Bahnhof in der Tenth Avenue und W. 30. Str. ab.

Pennsylvania Station. Liegt mit der Hauptfront an 7. Avenue, zwischen 31. und 34. Str., West. — Hier münden sämtliche Züge des „Pennsylvania Rail Road" vom Süden und Westen mit Durchgangsverkehr (per Tunnelbahn, quer unter New York hindurch) nach dem Norden und Nord-Osten (Montreal, Boston etc.).

Ein neues Verkehrs-Gebäude, das den ganzen Raum zwischen der 7. und 8. Avenue und 31. bis 34. Straße, West, einnimmt. Es ist die Ein- und Ausfahrt-Station für sämtliche Züge, die durch den nördlichen Tunnel unter dem Hudson laufen. Die Schienenstränge (Tracks) liegen 40 Fuß unter der Erde. Haupt-Eingang an 7. Avenue.

Church Street Terminal (Endstation). Liegt mit der Hauptfront an Church Street; Seitenfront: Cortland und Fulton Str.; hauptsächlich für den Vorortsverkehr von der New Jersey Seite nach Manhattan.

Dies gewaltige, 22 Stockwerk hohe und 98 Fuß tiefe Bahnhofs-Gebäude ist seitens der „Hudson und Manhattan R. R. Co." in Verbindung mit den hier mündenden Tuben des Südtunnels unter dem Hudson River errichtet worden. Die Züge von Jersey City laufen ein an der Cortland Str.-Seite, 30 Fuß unter der Oberfläche, Ausgang an Fulton

Street, wo direkte Verbindung mit Hoch- und Untergrund-Bahn besteht. — Der Umfang des Gebäudes ist darauf berechnet, daß täglich 600000 Personen es benutzen bezw. passieren.

New York & Putnam R. R. (eine Abteilung des New York Central R. R.). — Station: In der Endstation der 6. Avenue Hochbahn an der 155. Str. West.

Diese Bahn verkehrt nach den Kreisen Westchester und Putnam und hat in Brewster Anschluß an den New York und New England R. R. für Hartford und andere östliche Punkte.

Die übrigen großen Bahnsysteme haben ihre Bahnhöfe (Depots) auf der New Jersey-Seite des Hudson-Flusses und befördern die Passagiere nach und von denselben mittelst der Dampffähren. In den Fährhäusern kann man ebenso gut wie in den Bahnhöfen Eisenbahnbillette kaufen, Gepäck etc. aufgeben; die Abfahrt und Ankunft der Züge richtet sich nach der New Yorker Zeit. Man erreicht:

1. die Erie Railroad Station (Pavonia Avenue in Jersey City), mit Fähre von Chambers Str. und West 23. Street; hier haben folgende Gesellschaften ihren Ein- und Auslauf: a) New York, Lake Erie u. Western Railroad, b) New Jersey u. New York Railroad, c) New York u. Greenwood Lake Railroad, d) Northern New Jersey Railroad;
2. die West Shore Station (in Weehawken, oberhalb New Jersey und Hoboken), mit Fähre von Franklin Str. und 42. Street; für den West Shore Railroad (gleiches Bahngebiet wie der New York Central Railroad) und den New York, Ontario u. Western Railroad;
3. die Delaware, Lackawanna u. Western Station in Hoboken, mit Fähre von Christopher Street und Barcley Street; für den Delaware, Lackawanna u. Western Railroad (nach New Jersey, Pennsylvanien und dem westlichen New York) und den Morris und Essex Railroad;
4. das Central Railroad of New Jersey Depot, Communipaw Avenue, mit Fähre von Liberty Street; auch vom New Jersey Southern Railroad benutzt.

2. Der Subway.

(Rapid Transit Railroad. — Untergrund-Bahn.)

Die Insel Manhattan ist lang und schmal, mit dem Geschäftsviertel am untersten und den Wohnbezirken am obersten Ende. Obwohl die Straßen- und Hochbahnen die Insel in ihrer ganzen Länge in vielen Schienensträngen durchzogen, hielt die Leistungsfähigkeit derselben mit der Zunahme der Bevölkerung bei weitem nicht Schritt und die Eröffnung der Untergrundbahn war für New York in der Tat eine Erlösung von geradezu erschreckender Überfüllung der alten Bahnlinien. Die Untergrund-Bahn ist mit einem Kapital von 35 Millionen Dollars von der Stadt New York erbaut worden, welche sie aber den Kontraktoren 50 Jahre in freien Betrieb gegeben hat. Nach dieser Zeit fällt die ganze Anlage an die Stadt zurück. Das Anlagekapital muß in dieser Zeit zurückgezahlt worden sein. Die Arbeiten an diesem gigantischen Werke, der längsten Untergrundbahn der Welt, begannen im Jahre 1900; die Eröffnung erfolgte Anfang 1905.

Die Hauptstation des Subway befindet sich unter City Hall Place, der ganz unterbaut ist. Er läuft von hier in nördlicher Richtung bis zum Spuyten Duyvil Creek und nordöstlich bis zum Bronx Park etc. In südlicher Richtung zieht er sich nach Battery Place, unter dem sich eine große „Schleife“ befindet, mit der Station auf Bowling Green. Hier befindet sich die Einfahrt in den Tunnel, der unter dem Meeresarm des East River hindurch fährt, auf der Station Borough Hall in Brooklyn mündet und schließlich an Flatbush Avenue Station des Long Island Railroad endet. Die Tunnelbahn wurde am 8. Januar 1908 dem Betriebe übergeben. Die ganze Strecke des Subway, die Tunnelbahn eingeschlossen, ist für 5 Cent zu befahren.



Fourth-Avenue. Grand Central Depot 42. Straße.

(Hauptbahnhof des Grand Central Rail Road u. d. New York, New Haven und Hardford Rail Road. Hauptstation der Untergrundbahn.) Siehe S. 12 u. 71.

Der „Subway“ folgt von „City Hall Place“ Park Row, Elm Street, Fourth und Park Avenues, 42. Straße (große Station unter dem Grand Central Depot), Broadway nach 169. Straße, West End Avenue nach Sherman's Creek, Ellwood Avenue nach Inwood Street und Broadway zur 230. Straße, Kingsbridge. An der 103.—104. Straßen-Station zweigt sich der östliche Schienenweg nach Lenox Avenue an 110. Straße, läuft unter dem Harlem River durch nach der 149. Straßen-Station (in Bronx), von wo er als Hochbahn nach Westchester Avenue, Southern Bouleward und Bronx Park weiterfährt.

Die interessanteste Partie bietet die Westseite-Linie, die an der 125. Straße „Manhattan-Velley“ auf einem 100 Fuß hohen Viadukt überschreitet und schöne Aussicht auf den Hudson und die dahinter liegenden Höhenzüge der „Pallisaden“ gewährt. Die Stationen an 161. und 181. Straße sind 110 Fuß über der Bodenfläche und werden durch Elevatoren (Aufzüge) erreicht. — Die Totallänge der Bahn beträgt 21 Meilen (etwa 34 Kilometer), wovon über zwei Drittel unterirdisch sind. — Die Züge laufen von City Hall bis zur 96. Str. in 21 Minuten, Expreßzüge in 13 Minuten. — Die größten Stationen befinden sich an City Hall Place (Brooklyn Bridge), Union Square (14. Straße) und an 103. Straße. — An 34. Straße und Park Avenue ist eine der verkehrsreichsten unterirdischen Stellen der Welt. An der Oberfläche der Straße läuft die elektrische Car, ein Stockwerk tief die Madison Avenue elektrische Bahn, zwei Stockwerk tief der „Subway“ und drei Stockwerk tief befindet sich der Riesentunnel des Pennsylvania Rail Road (in der Richtung nach dem East River und Long Island zu).

Die nachstehend angeführten Stationen des Subway beginnen an der Borough Hall in Brooklyn und laufen nordwärts.

Subway-Stationen.

Tunnel-Strecke: Borough Hall (Brooklyn) nach Bowling Green (Manhattan).

Haupt-Linie:

1. Battery Place (Bowling Green).
2. Rector Street.
3. John Street.
4. Fulton Street.
5. Brooklyn Bridge.
6. City Hall Loop (Schleife).
7. Worth Street.
8. Canal Street.
9. Blecker Street.
10. Astor Place.
11. 14th Street.
12. 18 „ „
13. 23 „ „
14. 28 „ „
15. 33 „ „
16. 42nd St. und Madison Ave. (Grand Central Depot.)
17. 42 nd St. u. Broadway.
18. 50th Street.
19. 59„ „
20. 66„ „
21. 72nd „
22. 79th „
23. 91st „
24. 96„ „
25. 103rd „ *)

West-Seite-Linie:

1. 110th Street.
2. 116„ „
3. Manhattan Street.
4. 137th Street.
5. 145„ „
6. 157„ „
7. 167„ „
8. 181„ „
9. Dyckmann Str. u. Nagel Avenue.
10. 215th Str. u. Amsterdam Avenue.
11. Harlem Ship Canal.
12. Van Cortlandt Park.

East- (Ost) Seite Linie:

1. Lenox Avenue u. 110th Street.
2. 116th Street.
3. 125„ „
4. 135„ „
5. 145„ „ (in Manhattan).
6. Mott Avenue (in Bronx).
7. Melrose Avenue.
8. Jackson Avenue.
9. Prospect Avenue.
10. Fox Street.
11. Freeman Street.
12. 174th Street.
13. 177„ „
14. Bronx Park.

Express-Stationen:

1. Brooklyn-Bridge.
2. 14th Street.
3. 42nd Street und Madison Avenue.
4. 72nd Street.
5. 96th Street.

3. Elevated Railroad (Hochbahn).

Die Hauptmasse des Passagier-Verkehrs wird neben der Untergrund-Bahn durch die vier Hochbahnen bewältigt, die gegenwärtig weit über 200 Millionen Menschen jährlich befördern. Zwei Linien laufen auf der Ost-Seite (2. und 3. Avenue), zwei auf der West-Seite der Stadt (6. und 9. Avenue). Während der Geschäfts-Anfangs-Zeit (7—10 Uhr morg.) und abends von 5—7 Uhr ist der Verkehr auf allen Linien ein überstarker; alle Wagen sind überfüllt. Die Bahnlinie bildet einen fortlaufenden, von eisernen Pfeilern getragenen Viadukt. Die Höhe ist im allgemeinen die des ersten Stockes der Häuser, steigt aber an einigen Stellen weit höher; die 9. Avenue-Linie erreicht z. B. eine Höhe von über 60 Fuß bei der 110. Straße, wo sie in scharfer Kurve von der 9. zur 8. Avenue hinüberbiegt. (S. Illustration S. 73). Haltestellen folgen in den unteren Stadtteilen nach jedem 5. Straßenblock und sind nirgends über $^1/_2$ Meile von einander entfernt. Der Einheitsfahrpreis ist 5 Cent, einerlei für welche Strecke; Kinder unter 5 Jahren sind frei. Alle 4 Linien laufen von South Ferry Station (an der Ostseite der Battery) aus; kurze Zweigbahnen führen von der 3. Avenue nach der City-Hall, der 34. Straße Ferry (diese beiden auch von Second-Avenue) und dem Grand Central-Depot. Die Sixt Avenue-Linie endet am Centralpark (59. Str.), aber eine

*) Hier teilt sich die Bahn in West- und Ost-Seite.

Zweigbahn geht bei 53. Straße hinüber zur Ninth Avenue und mindestens die Hälfte der Züge (Harlem Trains) nimmt diese Route. Die Second, Third und Ninth Avenue-Linien enden am Harlem River, die letztere mit Anschluß an den „New-York City and Northern Railroad", nach High Bridge und der Grafschaft Westchester. Der Name der Station wird bei der Ankunft ausgerufen, ebenso bei der Abfahrt der Name der nächsten Station.

4. Brooklyn Bridge Railway.

Die Brücke wird von Straßenbahnen und Hochbahnzügen fast ununterbrochen befahren und es ist zu empfehlen, eine Tour über dieselbe zu machen, da die Aussicht von der Höhe sehr lohnend ist. Allerdings darf der Fremde dies Vorhaben nicht in der sog. „Rusch"-Zeit — 7 bis 9 Uhr vorm. und 5 bis 7 Uhr nachm. — ausführen, da der Verkehr auf und vor der Brücke dann geradezu lebensgefährlich ist. Hunderttausende von Arbeitern, Angestellten etc. strömen um diese Zeit entweder nach der Arbeitsstelle oder nach Hause. Die Brückenhochbahn fährt nur hinüber und herüber, nicht weiter; Fahrpreis 3 Cent für eine Fahrt. — Um den kolossalen Verkehr auf der Brücke endlich gehörig zu vermindern und auf gesunde Verhältnisse zurückzuführen, hat die Stadt New York das ganze vor der Brücke liegende Terrain, ein ganzes Stadtviertel, angekauft und alle darauf befindlichen Gebäude — darunter auch das stattliche Heim der New Yorker Staats-Zeitung (S. Illustr. auf S. 39) — niederreißen lassen, um eine Untergrund-Schienenschleife nach der Williamsburger Brücke an Delancy Street herstellen zu können. Wenn diese Schleife fertig ist, werden sämtliche Brückenzüge von Brooklyn durch diesen Teil New Yorks laufen und über die Williamsburger Brücke nach Brooklyn, oder umgekehrt: von Brooklyn nach New York, zurückfahren. Es wird dadurch also ein ununterbrochen fortlaufender Verkehr geschaffen werden, der den bisherigen geradezu traurigen Verhältnissen vor den Brücken-Aufgängen endlich ein Ziel setzen wird. — Die Eröffnung dieser neuen Anlage ist für Mitte 1908 in Aussicht genommen. (Siehe auch Seite 72.)

5. Tramways (Elektrische Straßenbahnen).

Fast alle von Norden nach Süden laufenden Straßen und Avenues und die meisten größeren Querstraßen werden von Straßenbahnen befahren. Die meisten Linien fahren alle paar Minuten. Fahrpreis für jede beliebige Strecke 5 Cent. Die Wagen sind fast immer überfüllt, namentlich auf dem Broadway. Transfer-Tickets (Übertragungsbillete) werden für die Anschlußlinien ohne Erhöhung des Fahrpreises ausgegeben. Die Wagen halten fahrplanmäßig nur an den oberen Kreuzungspunkten, wenn sie aufwärts, und an den unteren, wenn sie abwärts fahren.

6. Ferry's (Dampffähren).

Nach Brooklyn: von Catharine Str., Fulton Str., Wall Str. und Whitehall Str. (South Ferry); nach Williamsburg oder East Brooklyn: von Grand Str., Roosefelt Str., E. Houston Str. und East 23. Street. Nach Greenpoint: von East 10. Str. und East 23. Str.

Nach Hunters Point, Long Island City: von James Slip und East 34. Str. Nach Astoria, Long Island City: von East 92. Str. und Bookmann Str.

Nach Jersey City: von Desbrosses Street und von Cortlandt Str. nach Pennsylvania Station; von Chamber Street und von W. 23. Str. nach



City Hall Park und Broadway (nach Süden zu gesehen.) Siehe Seite 64.

World Building. City Hall, das höchste Gebäude dahinter: Washington Life Building. Post Office; dahinter Park Row u. St. Pauls Build. Broadway; im Hintergrunde rechts: Bowling Green Building.

Pavonia Avenue und Erie Railway; von Liberty Str. nach Communipaw Ave. (Central Railway of New Jersey); von West 34. Str. nach Montgomery Street.

Nach Hoboken: von Barclay Street (bei der Post-Office), Christopher Street und West 14. Street.

Nach Weehawken: von West 42. Str. und Jay Str.

Nach Fort Lee: von West 130. Str. (10 Cent) und Canal Street (15 Cent).

Nach Staaten Island: von South Ferry (5 Cent).

Nach Randalls, Blackwells, Hart's und Wards Island: von East 26. Str. (20—40 Cent).

Nach Bedloe's (Liberty) Island und Governor's Island: von der Battery.

Der „Brooklyn Annex" ist eine vielbenutzte Fähre, welche Brooklyn (Fulton Street, bei der Hängebrücke) mit den Bahnhöfen in New Jersey und Weehawken verbindet (10 Cent).

Die Fährboote sind komfortabel eingerichtet und fahren mit kurzen Zwischenpausen fast alle paar Minuten.

7. Tunnel-Bahnen.

Um den gewaltigen Verkehr von außerhalb nach New York und den der 5 Boroughs unter einander zu regulieren, haben alle Verkehrsverbesserungen, wie Anlage der Brücken, Straßenbahnen, Hoch- und Tiefbahnen nicht ausgereicht, und so hat man zu einem ausgedehnten Tunnel-System gegriffen, das in Folgendem beschrieben ist:

Der Hudson ist untertunnelt an folgenden Stellen:

1. Von Weehawken (sprich: Wuhäfen) nach 31. und 33. Str. und 7. Avenue Manhattan zur Pennsylvania R. R. Station. (Siehe unter „Bahnhöfe".)

   Dieser Tunnel hat vom Schacht in Weehawken zum Schacht in Manhattan eine Länge von 6550 Fuß.
2. Von Jersey City nach der 10. Straße in Manhattan zum Anschluß an die Untergrund- und Hochbahn.
3. Von Montgomery Street in Jersey City nach Cortland und Fulton Street in Manhattan. (Siehe Bahnhöfe: „Church Street R. R. Station".)
4. Von Communipaw Avenue in Jersey City nach der Battery mit Anschluß an die Untergrundbahn.

Der East River ist an folgenden Stellen untertunnelt:

1. Von der Battery nach Joralemon Avenue in Süd-Brooklyn mit Anschluß an die Station der Long Island R. R. an Flatbush Avenue.
2. Von der 54. Str. in Manhattan nach Montrose und Varick Avenues in Brooklyn.
3. Von der 34. Str. in Manhattan nach Long Island City.

Weitere Tunnel sind projektiert: von Staaten Island unter den Narrows durch nach Süd-Brooklyn, von Süd-Brooklyn unter der New Yorker Bai durch nach Jersey City.

Bei Anlage dieser Tunnel ist oder wird das „Tuben-System" angewandt. Jede Tube (Röhre) ist eingleisig und für sich abgeschlossen. Jede Tube wird nur für Züge nach einer Richtung benutzt, sodaß Zusammenstöße unmöglich sind.

8. Dampfer-Linien.

Die Piers in New York sind nach Nummern bezeichnet. Nach der alten Signatur haben sie noch die Nebenbezeichnung O. (old), nach der neuen N. (new). Die Hauptbureaux derselben befinden sich fast ohne



New York. Williamsburger Brücke. Ferryboot Stations. Brooklyn.

(Den East River von Süden nach Norden hinauf gesehen.) Siehe Seite 75.

Ausnahme in der Stadt und sind an anderer Stelle (S. 21) zu finden. Hier sind nur die Abfahrtsstellen angegeben und die Endstationen, wohin die Dampfer fahren. Die Reihenfolge ist nach dem Alphabet folgende:

1. „Allan Line", Pier 51 (N.), North River, am Fuß der 21. Straße, von New York nach Glasgow (England),
2. „American Line", Pier 14 (N), North River, am Fuß der Fulton-Straße, von New York nach Southampton (Engl.),
3. „Anchor Line", Pier 54 (N.), North River, am Fuß der 24. Str., von New York nach Glasgow (Engl.),
4. „Atlantic Transport", Pier 39, North River, am Fuß der West Houston Street, von New York nach London,
5. „Austro-American Linie", von New York über Neapel nach Triest (Bureau: Whitehall Building),
6. „Citizens Line", Pier 46, (N), North River, am Fuß der West 10. Str., von New York nach Troy am Hudson River,
7. „Compagnie Generale Transatlantique" (Französische Linie), Pier 42, North R., am Fuß der Morton Str., von New York nach Havre (Paris),
8. „Cromwell Steamship Co.", Pier 9 (O), North River, von New York nach New Orleans,
9. „Day Line to Albany", Pier 29 (N), am Fuß der Desbrosses Str., von New York nach Albany und anderen interessanten Punkten am Hudson River,
10. „Cunard Line", Pier 40 (N), North R., am Fuß der Clarkson St., von New York nach Queenstown und Liverpool (Engl.).
11. „Fabre Line", am Fuß der Warren Str. in Brooklyn, von New York nach Neapel (Italien),
12. „Fall River Line", Pier 19 (N), North River, am Fuß der Warren Str. von New York nach Newport und Fall River,
13. „Hamburg-American Line", Pier am Fuß der 1. Str. in Hoboken, von New York über Southampton, Cherbourg nach Hamburg,
14. „Holland-American Line", Piers am Fuß der 5. u. 6. Str. in Hoboken, von New York nach Rotterdam und Amsterdam,
15. „Iron Steamboat Co.", Pier 1 (N), North R., Pier 52 (N), North-R., am Fuß der 22. Str., nach Coney Island,
16. „Kingston Line", Pier 45 (N), North River, am Fuß der West 10. Str., von New York nach Kingston und anderen Hudson-River-Punkten,
17. „Leyland Line", am Pier 50, North River,
18. „Maine Steamship Co.", Pier 38 (O), East River, am Fuß der Market Str., von New York nach Portland (Maine),
19. „Mallory Lines", Pier 20 (O), East River, am Fuß von Burling Slip, von New York nach Florida, Georgia u. Texas,
20. „Mary Powell", Pier 29 (N), North River, am Fuß der Desbrosses Str., von New York nach Newburgh und anderen Punkten am Hudson River,
21. „Metropolitan Steamship Co.", Pier 11 (O), North River, von New York direkt nach Boston,
22. „Morgan Line", Pier 25 (N), North River, am Fuß der North Moore Street, von New York nach New Orleans und anderen Punkten am Mississippi,
23. „New Haven Steamboat Co.", Piers 25 u. 26 (O), East River, von New York nach New Haven (Connecticut),
24. „New York and Cuba Mail Steamship Co." (Word Line), Piers 16, 17 u. 18 (O), East River, von New York nach den Westindischen Inseln (Nassau, Cuba) und Mexico,
25. „North German Lloyd (Norddeutscher Lloyd)", Piers am Fuß der 2. u. 3. Str. in Hoboken, von New York über Southampton, Antwerpen nach Bremen,
26. do., dessen Mittelmeer-Linie über Gibraltar und Neapel nach Genua; ebendort,
27. „Norwich Line", Pier 36 (N), North River, von New York nach New London (Connecticut),
28. „Ocean Steamship Co. of Savannah", Pier 35 (N), North River, von New York nach Savannah (Georgia),
29. „Old Dominica Steamship Co.", Pier 26 (N), am Fuß der Beach Str., North River, von New York nach Old Point Comfort, Norfolk und Newport News,
30. „Pacific Mail Steamship Co.", Pier 34 (N.), North River, am Fuß der Spring Str., von New York nach Colon, Panama,
31. „Panama Railroad Steamship Lines", Pier 57 (N), North River, am Fuß der West 27. Str., von New York nach Colon, Panama,
32. „People's Line to Albany", Pier 41 (O), am Fuß der Canal Str., North River, von New York nach Albany,

33. „Prince Line", vom Atlantic Dock in Brooklyn nach Neapel (Italien),

34. „Russische Freiwilligen Flotte". Direkte Linie zwischen Libau, Rotterdam und New York. Bureau: 31 33 Broadway.

35. „Quebeck Steamship Co.", Pier 47 (N.), North River, am Fuß der 10. Straße; von New York nach Bermuda, den Westindischen Inseln und dem „Guelf of St. Lawrence (St. Lorenzstrom in Canada).

36. „Ramsdell Line", Pier 24 (N), North River, am Fuß der Franklin Str., von New York nach Newburgh und verschiedenen anderen Punkten des Hudson-Flusses,

37. „Red Star Line", Pier 14 (N.), North River, am Fuß der Fulton Street, von New York nach Antwerpen (Belgien),

38. „Scandinavian America Line", Pier am Fuß der 4. Str. in Hoboken, nach Copenhagen und Christiania,

39. „Stonington Line", Pier 36 (N), North River, von New York nach Stonington (Connecticut),

40. „White Star Line", Pier 48 (N), North River, am Fuß der West 11. Straße, von New York nach Queenstown und Liverpool,

41. „Wilson Line", Wilson Pier in Brooklyn, am Fuß von Borough, H 32, und Pier 50 am North River, nach Hull und Newcastle.

Nachstehend lassen wir, im Anschluß an obige Angaben, die Adressen der Hauptbureaux der großen Dampferlinien, in deren Händen der hauptsächlichste Personenverkehr mit Europa liegt, folgen:

1. North German Lloyd (Norddeutscher Lloyd): No. 5 Broadway, New York; (Bowling Green Gebäude);
2. Hamburg Amerika Line (Hamburg Amerikanische Paketfahrt-Actien-Gesellchaft): No. 35 bis 37 Broadway; Filiale: 1229 Walnut Str., New York;
3. Holland America Line (Holländische Linie): No. 39 Broadway, New York;
4. Red Star Line (Rote Stern Linie) (Belgische Linie): No. 73 Broadway, New York;
5. Compagnie Generale Transatlantique (Französ. Linie): No. 32 Broadway;
6. Cunard Line (Engl. Linie): No. 29 Broadway;
7. Austro-Americana Line (Österreich. Linie) Whitehall Building (Battery Place);
8. Scandinavian America Line (Dänisch-Norwegisch-Schwedische Linie): No. 7 Broadway;
9. White Star Line (Amerikanische Linie): No. 9 Broadway.

Wegen der Abfahrts- und Ankunftszeiten und Preise erkundige man sich in diesen Bureaux oder sehe in den deutschen oder englischen Zeitungen (siehe Seite 39) nach, welche die hierauf bezüglichen Annoncen täglich bringen.





Botanical Garden Museum im Bronx Park.

3. Allgemeines über New York.

1. Geographische Lage New Yorks.

Vorstadt Bronx.
Harlem River.
Norden.



Süden.
Battery. — Aquarium.
New York Bay oder Hafen.
Staten Island.

Auf Grund dieser Aufzeichnung wird sich jeder Fremde bezüglich der Himmelsrichtung leicht zu orientieren vermögen. Will er zum Beispiel nach Staten Island, so weiß er nach dieser Skizze, daß er südlich zu gehen hat, daß der Battery die Bay folgt und daß hinter dieser Staten Island gelegen ist.

2. Einwohnerzahl von New York.

Im Jahre:		Im Jahre:	
1653	1 120	1835	253 028
1661	1 743	1840	312 710
1673	2 500	1845	358 310
1696	4 155	1850	515 547
1731	8 256	1855	629 904
1750	10 000	1860	813 669
1756	10 530	1865	726 836
1771	21 865	1870	942 292
1774	22 861	1875	1 041 886
1786	23 688	1880	1 206 299
1790	33 131	1890	1 515 301
1800	60 489	1893	1 891 306
1805	75 587	1898	3 350 000
1810	96 373	1899	3 549 558
1816	100 619	1900	3 595 936
1820	123 706	1901	3 437 202
1825	166 136	1902	3 582 930
1830	202 589	1903	3 632 501

1906 über 4 Millionen.

3. Straßen-Plan von New York.

Die Hauptstraße des unteren New York ist der weltbekannte Broadway, welcher nördlich und südlich läuft. Die nachbenannten Straßen kreuzen ihn östlich und westlich (zwischen Battery und Union Square) und sind nach den Broadway-Hausnummern bezeichnet:

Folgende Straßen kreuzen den Broadway:

	Battery Place,		Bei No. 334	Worth Street,
Bei No.	8 Beaver Street,		„ „ 348	Leonard „
„ „	27 Morris „		„ „ 362	Franklin „
„ „	56 Exchange Place,		„ „ 378	White „
„ „	73 Rector Street,		„ „ 398	Walker „
„ „	86 Wall „		„ „ 413	Lispenard „
„ „	106 Pine „		„ „ 416	Canal „
„ „	119 Cedar „		„ „ 432	Howard „
„ „	145 Liberty „		„ „ 458	Grand „
„ „	171 Cortlandt „		„ „ 486	Broome „
„ „	172 Maiden Lane Street,		„ „ 526	Spring „
„ „	184 John Street		„ „ 566	Prince „
„ „	191 Dey „		„ „ 608	Houston „
„ „	210 Fulton „		„ „ 640	Bleecker „
„ „	222 Ann „		„ „ 658	Bond „
„ „	227 Barclay „		„ „ 681	West 3d. „
„ „	247 Murray „		„ „ 713	Washington Place,
„ „	259 Warren „		„ „ 727	Waverley Place,
„ „	271 Chambers Street,		„ „ 744	Astor Place,
„ „	287 Read „		„ „ 755	Clinton Place,
„ „	303 Duane „		„ „ 801	East 11th Street,
„ „	317 Thomas „		„ „ 858	East 14th „
„ „	318 Pearl „			

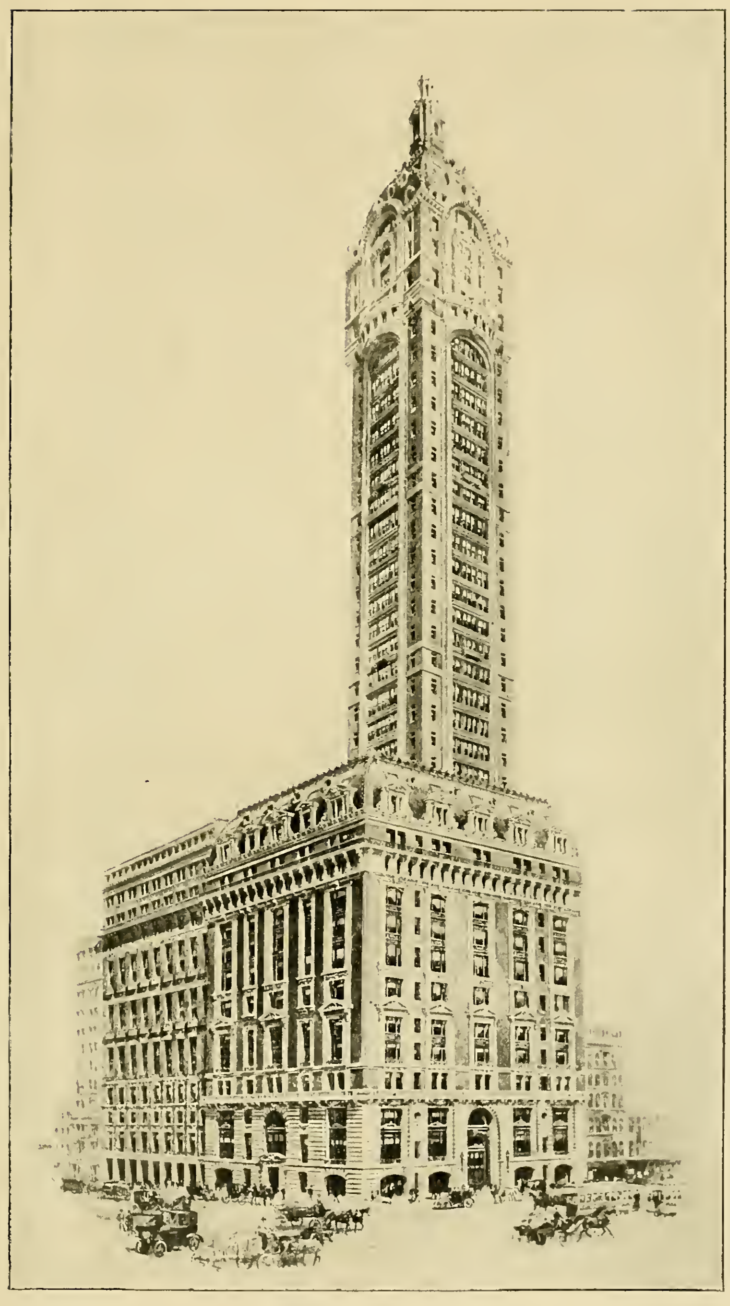
Die Fünfte Avenue, beginnend am Washington Square, ist die Verteilungslinie des Straßensystems, indem von hier an die Nummern der Kreuzstraßen, von Osten nach Westen laufend, beginnen. Die Hausnummern werden von hier an mit East und West bezeichnet (östlich oder westlich von der Fünften Avenue); z. B. No. 24 W. 4th Street = No. 24 West 4. Straße. Von der 14. Straße an laufen die numerierten Straßen von River zu River, nur unterbrochen durch die Parks. — Die Avenues laufen von Süd nach Nord. — Avenues auf der Ostseite der 5. Avenue sind: Madison (beginnt an der 23. Straße), Fourth, Lexington, Third, Second, First, A., B., C. und D. Auf der Westseite der 5. Avenue laufen: Sixth, Seventh, Eigth, Ninth, Tenth, Eleventh und Twelfth. — Oberhalb der 59. Straße heißt die 8. Avenue „Central Park West" und läuft bis 110. Straße; die 9. Avenue ist „Columbus Avenue" und die 10. Avenue ist „Amsterdam Avenue". Oberhalb des Central-Parks heißt die 6. Avenue: „Lenox Avenue". Links von dieser läuft die „Jerome Avenue".

4. Entfernungen von New York.

1.	Bis	Boston	215	bis	230	Meilen
2.	„	Chicago	912	„	1048	„
3.	„	Cincinnati	760			„
4.	„	Denver	2100			„
5.	„	Jacksonville (Florida)	1030			„
6.	„	Kansas City . . .	1400			„
7.	„	Los Angeles . . .	3400			„
8.	„	Montreal	400			„
9.	„	New Orleans . . .	1370			„
10.	„	Philadelphia . . .	90			„
11.	„	Richmond	345			„
12.	„	St. Louis	1060			„
13.	„	St. Paul	1330			„
14.	„	Salt Lake City . .	2800			„
15.	„	San Francisco . .	3500			„
16.	„	Washington . . .	228			„
17.	„	Buffalo	423	„	462	„
18.	„	Rochester	394			„
19.	„	Albany	142	„	145	„
20.	„	Newport	160	„	170	„
21.	„	Saratoga Springs . .	180			„
22.	„	Detroit	683			„
23.	„	St. Louis	1058	„	1172	„

5. Monumente und Statuen in New York.

1. Arthur, Chester A.; auf dem Madison Square.
2. Beethoven. L. van; Broncebüste, auf einem granitnen Piedestal von 15 Fuß Höhe, im Central-Park an der Mall; errichtet 1884.
3. Bolivar, Simon; südamerikanischer General und Staatsmann; Eingang zum Central-Park an der West 81. Straße.
4. Burns; Bronce-Statue, Central-Park, an der Mall; errichtet 1880.
5. Cervantes; Autor des „Don Quixote" im Central-Park.
6. Columbus; Marmorstatue, am Central-Park, Eingang an 8. Avenue; errichtet 1892.
7. Commerce; Bronce-Statue; Central-Park, nahe dem Eingange an der 8. Avenue und 59. Straße; errichtet 1865.
8. Conkling; Bronce-Statue im Madison-Square-Park; Ecke von Madison-Avenue und 23. Straße.
9. Cooper, Peter; Statue im Park vor Cooper Union.
10. Cox, S. S.; Bronce-Statue auf Astor-Place.



Liberty Str. Singer Building. (S. 12.) Broadway-
41 Stockwerk = 612 Fuß hoch. Das Gebäude hat 8 Stockwerke unter der Erde.

11. De Peyster, Abraham; Statue im Bowling Green-Park.
12. Dodge, William E.; am Broadway, 6. Avenue und 36. Str.; errichtet 1885.
13. Ericson; im Battery-Park.
14. Farragut; Bronce-Statue; Madison Square-Park, nahe 5. Avenue.
15. Franklyn; Printing House Square; errichtet 1872.
16. Garibaldi; Bronce-Statue, auf dem Washington Square; errichtet 1888.
17. Grant, Ulysses S.; Grab, Riverside Drive und 123. Street; 160 Fuß hoch.
18. Greeley; Greeley Square, 33. Str. und Broadway.
19. Hale, Nathan; City Hall-Park, errichtet 1893.
20. Halleck; Bronce-Statue, Central-Park, an der Mall; errichtet 1877.
21. Hamilton, Alexander; Granit-Statue, Central-Park, nahe dem Metropolitan-Museum of Art.
22. Hancock; im Hancock-Square, St. Nicholas-Avenue und West 124. Str.
23. Heine, Heinrich; Loreley-Brunnen, Mott Avenue und 161. Str. (Bronx).
24. Holley, Alexander; Bronce-Bild, Washington Square; errichtet 1890.
25. Humboldt, Alexander von; Bronce-Bild, Central-Park, nahe 5. Avenue und 59. Str. Eingang.
26. Hunt, Richard M.; 5. Avenue, gegenüber der Lenox Library.
27. Indian Hunter (Indianischer Jäger); Bronce-Figur, im Central-Park.
28. Irving; Bronce-Büste, Bryant-Park, an W. 40. Street.
29. Lafayette, General; Bronce-Statue, Union Square.
30. Lincoln, Abraham; Bronce-Statue, Union Square.
31. Martyr's Monument (Monument der Märtyrer); Denkmal der amerikanischen Soldaten aus der Revolutionszeit.
32. Mazzini; Bronce-Büste, Central-Park, an der Westseite.
33. Moore, Thomas; Central-Park; nahe dem 5. Avenue-Eingange.
34. Obelisk, ägyptischer; Central-Park, nahe dem Metropolitan-Museum of Art; (70 Fuß hoch und 200 Tons schwer).
35. Schiller, Friedrich von; Bronce-Büste, Central-Park, im „Ramble".
36. Scott, Walter; Bronce-Statue, Central-Park, an der „Mall".
37. Seventh Regiment; Bronce-Figur eines Soldaten dieses Regiments, Central-Park, am „West-Drive".
38. Seward; Bronce-Statue, Madison Square, an der Südwest-Ecke.
39. Shakespeare; Bronce-Statue, Central-Park.
40. Sigel, Franz, General; Reiterstatue, Riverside Drive und 106. Straße; err. 1907.
41. Sims, Dr. Marion; Bryan-Park, Nord-Seite.
42. Stuyvesant, Gouverneur Peter; bei St. Mark's Church.
43. The Pilgrim; Bronze-Statue, Central-Park, nahe dem 72. Straßen-Eingange.
44. Thorwaldsen; Bronze-Statue, 59. Straße, 6. Avenue.
45. Washington und Lafayette; Bronze-Statue, West 114. Str.; an der Kreuzung von Morningside und Manhattan Avenues.
46. Washington; Bronze-Statue, Union-Square, Südost-Seite.
47. Washington; Bronze-Statue, vor dem Eingange zum Sub-Treasury Building; Wall-Street.



Washington Arch (Triumphbogen)
auf Washington Square, am Beginn der Fifth Avenue.

48. Washington Marble Arch; Washington Square; am Fuß der 5. Avenue.
49. Webster; Bronze-Statue, Central-Park, am West Drive, nahe der 72. Straße.
50. Worth, General; Granit-Denkmal, am Broadway, 5. Avenue und 25. Straße.
51. „Statue der Freiheit“ im Hafen von New York. (Illustr. vor dem Titel.)

6. Die Wasserversorgung von New York

wird von dem Quellengebiet des „Croton“, eines Flusses in der Grafschaft Westchester, 40 Meilen von New York aus, bewirkt. Der alte „Croton-Äquadukt“, der über Hight Bridge führt, wurde 1842 erbaut und hat eine Leistungsfähigkeit von täglich 455 000 Kubikmeter Wasser. Der neue „Croton-Äquadukt“, ein Wunderwerk der Ingenieurkunst, ist 1883—90 mit einem Aufwand von 80 Millionen Dollar erbaut, bildet einen über 4 Meter hohen Tunnel, der durchschnittlich 45 Meter unter der Bodenfläche liegt und unter dem Harlem River in einer Tiefe von 90 Metern unter dem Flußbett hindurchführt.


„The Obelisk“ (Nadel der Kleopatra) im Central Park.

Das Wasserwerk besitzt ein Leitungsvermögen von täglich 1½ Millionen Kubikmeter. Beide Leitungen entleeren ihr Wasser im Centralpark, wo das große Reservoir 4½ Millionen Kubikmeter faßt. Die eisernen Röhren, welche das Wasser durch die engere Stadt verteilen, haben eine Länge von über 800 Meilen. Der neue Damm der Croton-Wasserwerke bei „Quäker Bridge“ ist 411 Meter lang, ca. 84 Meter hoch und an der Basis 65 Meter breit und der größte der Welt. Aber auch dies Kolossalwerk vermag die Bedürfnisse der Stadt nur noch für kurze Zeit zu decken. Ein noch viel gewaltigeres ist bereits im Bau begriffen und nach seiner Fertigstellung wird das Trinkwasser direkt aus den „Catskill Mountains“ (Gebirge), 50 Meilen weit hergeleitet werden. Für dies Riesenwerk hat der Verteilungsrat der Stadt New York bereits die erste Rate von 20 Millionen Dollars angewiesen. Die ganze Anlage wird ca. 162 Millionen kosten und in 18 Jahren betriebsfertig sein. Es wird das größte Wasserbauwerk aller Zeiten und der ganzen Welt werden. Die Stadt hat das Recht des Enteignungsverfahrens im Catskill-Gebirge und hat damit 23 Quadratmeilen in Beschlag genommen, die täglich über 4000 Millionen Liter*) weiches Trinkwasser liefern werden. Ein Machtwort des „Water-Board“ besiegelte das Schicksal von 10 blühenden Dörfern und Weilern im Esopus-Tale, die, mit der lieblich am Hudson belegenen Stadt Kingston durch die Ulster- und Delaware-Eisenbahn verbunden, die Gestade des lieblich dahinrauschenden Flüßchens umsäumen, und nach Ablauf einer kurzen Spanne Zeit wird die ganze Fläche ein großer künstlicher Bergsee bedecken — das Ashokan-Reservoir der neuen Wasserleitung. Im vollendeten Zustande wird dieser künstliche See an seiner tiefsten Stelle 185, durchschnittlich aber 60 Fuß tief sein und 680 Milliarden Liter oder genug Wasser enthalten, um sämtliche fünf Boroughs von New York fast für die Dauer eines Jahres mit Wasser zu versorgen. Seine Oberfläche wird 12 Meilen Länge und 2 Meilen Breite (an seiner weitesten Stelle) haben. Die Wasserröhre wird einen Durch-

*) 3¾ Liter = 1 Gallone.

messer von 17 Fuß besitzen und bei Cornwall unter dem Hudson hindurch geführt werden. Das Croton-Tal mit der Wasserscheide und dem See kreuzt der neue Äquadukt ebenfalls mittelst einer Tiefanlage, um dann bei Scarsdale ein gigantisches Sammelbecken zu bilden, von dem aus die Verteilung über die fünf Boroughs stattfinden wird. Die gewaltigen Wasserbauten der Egypter, Griechen und Römer werden gegen dies gigantische Werk als verschwindend kleine bezeichnet werden müssen. Selbst das große Nil-Stauwerk der Engländer bei Assuan in Ober-Ägypten tritt gegen diese Anlage weit zurück.

7. Zeit und Klima in New York.

Die Vereinigten Staaten sind in 4 Normalzeiten eingeteilt:

1. Die östliche Zeit — East Time — (75° W. Länge); dieselbe ist gegen mitteleuropäische Zeit um 6 Stunden zurück und gilt vom Atlantischen Ozean (New York) bis Charlestown (Süd Carolina), Pittsburg (Pa.), Buffalo (N. Y.) und Detroit (Mich.);
2. Mittlere Zeit — Central Time — (90° W. Länge) gilt bis zu der Stadt Bismarck (Nord Dakota) und von hier bis zur Mündung des Rio Grande;
3. Gebirgs-Zeit — Mountain Time — (105° W. Länge) gilt bis zur Westgrenze der Staaten Idaho, Utah und Arizona;
4. Westliche Zeit — Pacific Time — bis zum Pacific oder Stillen Ozean (San Francisco).

Die Zeitdifferenz zwischen New York und San Francisco beträgt 3 Stunden. Wenn es in New York 12 Uhr mittags ist, ist es in Chicago, St. Louis, Milwaukee etc. 11 Uhr, in Denver (Colorado) 10 Uhr und in San Francisco 9 Uhr vormittags. — Sehr auffallend ist diese Differenz auf der Reise; auf der Fahrt nach dem Westen über Buffalo z. B. Man kommt hier an 8 Uhr morgens östlicher Zeit, hat 5 Minuten Aufenthalt und fährt ab 7 Uhr 5 Min. mittlerer Zeit. Die Zeitdifferenzen sind auf den Eisenbahn-Fahrplänen (Time table) angegeben.

Klima. Das Klima New Yorks ist subtropisch und nicht als gesund zu bezeichnen. Nach einem in der Regel schönen und langen Herbst (der sogenannte „Indianer-Sommer") folgt ein langer, feuchter und in der Regel strenger Winter, begleitet von Sturmwehen und Regenboen, die das Verweilen im Freien nicht angenehm



The Mall (Konzertplatz) Central Park.

machen. Es ist nötig, sich hierauf vorzubereiten und sich danach zu kleiden. Gutes Unterzeug ist sehr zu empfehlen. Überschuhe sind gar nicht zu entbehren, da die Reinlichkeit des New Yorker Trottoirs in der Winterzeit in den meisten Straßen sehr viel zu wünschen übrig läßt. Nach dem langen Winter folgt ein plötzlicher Übergang zum Sommer, der zwar kurz — die heißesten Monate sind Juni, Juli und August — aber sehr heiß ist und alljährlich viele Opfer durch Sonnenstiche etc. fordert. Wer nur irgend kann, geht in dieser Zeit hinaus an den Meeresstrand oder auf die nicht weit entfernten Höhen, wo etwas Luftzug ist. In diesen Monaten ist es nichts seltenes, daß das Thermometer um 100 Grad Fahrenheit herumklettert und sich kein Lüftchen dabei regt. Tausende und Abertausende schlafen in dieser Zeit auf dem Dache, um nur etwas Kühlung zu erhalten. Alle Parks sind Tag und Nacht geöffnet und die Polizei hat nichts dagegen, wenn die Rasenflächen als Nachtlager benutzt werden. An den Ufern der Flüsse sind zahlreiche Erholungs-Piers zur allgemeinen Benutzung. Anfang September beginnt endlich die schönste Zeit für den New Yorker: der Herbst, der sich in der Regel bis in den November und Dezember hineinzieht und der köstliche, reine Luft bringt. Der Hitze wegen dauern die Schul-Ferien 3 Monate, etwa vom 15. Juni bis zum 12. September, je nachdem wie die Tage zum Monate fallen.

8. Temperatur-Messung.

Dieselbe geschieht in ganz Amerika nach Fahrenheit. (Der Raum zwischen Gefrier- und Siedepunkt wird nach Réaumur in 80, nach Celsius in 100 und nach Fahrenheit in 180 Grade eingeteilt. Demnach sind 4 Grad Réaumur = 5 Grad Celsius oder 9 Grad Fahrenheit. Auf Fahrenheits Thermometer ist der Eispunkt mit 32, der Siedepunkt mit 212 bezeichnet. Der Nullpunkt liegt also 32 Grad unter dem Eispunkt.)





Waldorf Astoria Hotel.

Fifth Avenue. 34. Straße.

4. Unterkunfts-Verhältnisse in New-York.

Hotels.

Die Anzahl der Hotels in einer Weltstadt wie New York ist natürlich eine sehr große; umsomehr ist es verwunderlich, daß davon nur wenige im Besitz von Deutschen sind. Der Betrieb der amerikanischen Hotels ist nicht gleichmäßig; er teilt sich in einem nach amerikanischem und einem nach europäischem Plan. Der amerikanische Plan berechnet für Zimmer und Verpflegung, in der Regel drei Mahlzeiten (Frühstück, Mittagessen und Abendessen), während der Reisende nach dem europäischen Plan nur für sein Zimmer bezahlt, also essen kann, wann und wo er will,

à la carte. Der letztere Modus hat sich namentlich in New-York sehr eingebürgert und ist zweifellos auch für Reisende der angenehmere, wenn auch wohl etwas teurere. In der nachstehenden Liste von über 80 ausgewählten Hotels wird jeder Reisende etwas für ihn passendes finden; um so leichter, da wir die Preise zuverlässig angeben, ebenso auch, ob diese nach dem „Amerikan Plan" oder dem „Europän Plan" berechnet werden. Wo hinter dem betreffenden Hotel kein Preis vermerkt ist, da ist die Angabe desselben aus irgend einem uns unbekannten Grunde versagt worden. Bei rein deutschen Hotels ist dies besonders angegeben. Preise nach „Europän Plan" verstehen sich per eine Nacht für Zimmer und ein Bett, aber meistens inkl. Bad; diejenigen nach „Amerikan Plan" für ein Tag Verpflegung und Zimmer. Die Reihenfolge ist absichtlich nach dem Alphabet eingerichtet. „Am." bedeutet „Amerikan Plan", — „Eur." ist gleich „Europän Plan".

1. Albemarle, Broadway und 24. Straße. — Eur., Dollar 2.00.
2. Albert-St. Stephen, University Place und East 11. Str., Eur., Dollar 1.00.
3. Arena, Broadway und 31. Str. — Eur., Dollar 1.00.
4. Ashland, Fourth Avenue und 23. Str. — Am. Dollar 3.00; Eur. Dollar 1.00.
5. Astor Hotel, Broadway und 44. Str. — Preis zu vereinbaren.
6. Astor, Broadway, Barclay und Vesey Str., Eur. Doll. 1.50.
7. Bartholdi, Broadway und 23. Str. — Eur. Doll. 1.50.
8. Belleclaire, Broadway und 77. Str.
9. Belvedere, Furth Avenue und 18. Str. (Inhaber: Wehrle & Sohn), deutsches Haus. — Am. Doll. 3.00, Eur. Doll. 1.00.
10. Beresford, Central-Park West und 81. Str. — Eur. Doll. 2.00.
11. Bradford, 66. E. 11. Str. — Am. Doll. 1.50, Eur. 50 Cents.
12. Brevoort, Fifth Avenue und Clinton Place (8. Str.). — Eur. Doll. 2.00.
13. Broadway Central, 671 Broadway. — Am. Doll. 2.00, Eur. Doll. 1.00.
14. Buckingham, Fifth Avenue und 50. Str. — Eur. Doll. 1.50 bis zu 2.50.
15. Cadillae, Broadway und 43. Str. — Eur. Doll. 1.50.
16. Carnegie Hill Hotel, Madison Avenue und 92. Str. — Eur. Doll. 2.00.
17. Continental, Broadway und 20. Str. — Eur. Doll. 1.00.
18. Cosmopolitan, Chambers Str. und West Broadway. — Eur. Doll. 1.00
19. Devonshire, 30 East 42. Str. — Eur. Doll. 1.00.
20. Earlington, 55 West 27. Str. — Doll. 1.50.
21. Empire, Broadway und 63. Str. — Am. Doll. 3.50, Eur. Doll. 1.50.
22. Endicott, 101 West 81. Str. — Am. Doll. 3.50, Eur. Doll. 2.00.
23. Everett, Fourth Avenue und 17. Str. (Union Square). — Eur. Doll. 1.50.
24. Fifth Avenue Hotel, Fifth Avenue und 23. Str. (Madison Square). — Am. Doll. 5.00.
25. Gilsey, Broadway und 29. Str. — Eur. 2.00.
26. Grand, Broadway und 31. Str. — Eur. Doll. 1.50.
27. Grand Union, Fourth Avenue und 42. Str. — Eur. Doll. 1.00.
28. Grenoble, Seventh Avenue und 56. Str.
29. Griffon, 19 West 9. Str. (französisches Haus). — Am. Doll. 3.00, Eur. Doll. 1.00.
30. Hall's, Duane Str. und Park Row. — Eur. 75 Cents.
31. Herald Square, 116 West 34. Str. — Eur. Doll. 1.00.
32. Hamilton, Eighth Avenue und 125. Str. (im Stadtteil „Harlem" belegen). — Eur. Doll. 1.00.
33. Highlands. — Am. Doll. 1.00, Eur. Doll. 1.00.
34. Hoffmann, 1111 Broadway. — Eur. Doll. 2.00.
35. Holland, Fifth Avenue und 30. Str. — Eur. Doll. 2.00.
36. Hungaria, 4 East Union Square. — Eur. Doll. 1.00.
37. Imperial, Broadway und 32. Str. — Eur. Doll. 2.00.
38. Jefferson, 102 East 15. Str. — Am. Doll. 2.50. Eur. Doll. 1.00.
39. Judson, 53 Washington Square. — Eur. Doll. 1.00.
40. Kensington, Fifth Avenue und 15. Str. — Eur. Doll. 1.00.
41. Lincoln, Broadway und 52. Str. — Eur. Doll. 1.00.
42. Madison Avenue, Madison Avenue und 58. Str. — Am. Doll. 3.00, Eur. Doll. 1.00.
43. Majestic, Central-Park West und 72. Str. — Am. Doll. 3.00, Eur. Doll. 2.00.
44. Manhattan, Madison Avenue und 42. Str. — Eur. Doll. 2.00.
45. Marie Antoinette, Boulevard und 66. Str. — Am. Doll. 3.50.
46. Marlborough, Broadway und 37. Str. — Am. Doll. 3.50, Eur. 1.50.

47. Martha Washington, 29 East 29. Str. — Nur für Damen.
48. Metropole, Broadway und 42. Str. — Eur. Doll. 1.00.
49. Miller's, 36 West 26. Str. — Am. Doll. 2.50.
50. Mills Hotel No. 1, Bleecher Str., Ecke Sullivan Str. — Eur. 20 Cents.
51. Mills Hotel No. 2, Rivington und Christie Str. — Eur. 20 Cents.
52. Mount Morris, 2396 Third (3.) Avenue (im Stadtteil „Harlem" belegen). — Eur. Doll. 1.00.
53. Murray Hill, Park Avenue und 41. Str. — Am. Doll. 3.50, Eur. Doll. 1.50.
54. Netherland, Fifth (5.) Avenue und 59. Str. — Hohe Preise.
55. New Amsterdam, Fourth (4.) Avenue und 21. Str. — Eur. Doll. 1.00.
56. Normandie, Broadway und 39. Str. — Eur. 2.00.
57. Park Avenue, Fourth (4.) Avenue und 32. Str. — Am. Doll. 3.50, Eur. Doll. 1.00.
58. Plaza, Fifth (5.) Avenue und 59. Str. — Hohe Preise.
59. Regent, Sherman Square und 70. Str. — Eur. Doll. 1.50.
60. Roland, 59. Str., zwischen Madison und Park Avenue. — Eur. Doll. 1.50.
61. Roßmore, 1459 Broadway. — Eur.
62. St. Andrew, Broadway und 72. Str. — Eur. Doll. 1.50.
63. St. Denis, Broadway und 11. Str. — Eur. Doll. 1.00.
64. St. George, 49 East 12. Str. — Am. Doll. 2.50, Eur. Doll. 1.00.
65. St. Marc, 434 Fifth Avenue. — Am. Doll. 4.00, Eur. Doll. 1.50.
66. St. Nicholas, 4 Washington Place. — Am. Doll. 2.50, Eur. Doll. 1.00.
67. St. Regis, Fifth Avenue und 55. Str. — Hohe Preise.
68. St. Stephen, 52 East 11. Str. — Eur. Doll. 1.00. (Gehört zum Albert-St. Stephen-Hotel; siehe unter 2.)
69. San Remo, Central-Park West und 75. Str. — Hohe Preise.
70. Savoy, Fifth (5.) Avenue und 59. Str. — Am. Doll. 4.50. Eur. Doll. 2.00.
71. Sinclair, Broadway und Eighth (8.) Str. — Eur. Doll. 1.00.
72. Smith & Mc Nell's, 199 Washington Str. — Eur. 50 Cents.
73. Tremont, 4197 Park Avenue.
74. Trainor's, 1289 Broadway. — Eur. Doll. 1.00. (Nur für Herren.)
75. Union Square Hotel, 16 East Union Square (Inhaber: Neumüller & Schäfer), deutsches Haus. — Eur. Doll. 1.00.
76. Vanderbilt, Lexington Avenue und 42. Str. — Eur. Doll. 1.00.
77. Vendome, Broadway und 41. Str. — Eur. Doll. 2.00.
78. Waldorf Astoria, Fifth (5.) Avenue und 34. Str. — Eur. Doll. 3.00.
79. Wellington, 7. Avenue und 55. Str. — Eur. Doll. 2.50.
80. Westminster, Irving Place und 16. Str. — Eur. Doll. 1.00.
81. Winthrop, 2088 Seventh (7.) Avenue (im Stadtteile „Harlem"). — Eur. Doll. 1.50.

Wer der englischen Sprache gar nicht mächtig ist, sollte eins der deutschen Hotels benutzen, wo jeder deutsch spricht. Aber auch in den anderen Hotels ist es leicht, sich zu verständigen, da überall Deutsche als Angestellte vorhanden sind, was begreiflich erscheint, wenn wir bemerken, dass das Kellner-Gewerbe in New York fast ganz in deutschen Händen ist. Neben-Spesen sind in den obigen Preisen nicht einbegriffen, es ist auch nicht üblich, neben dem Preise für das Nachtlogis noch ein Trinkgeld zu verabreichen. — Außer den obigen New Yorker Hotels sind Reisenden diejenigen in Hoboken, dem Anlegeplatz der Hamburger, Bremer und Holländischen Dampfer, sehr zu empfehlen. Die letzteren sind fast alle in deutschem Besitz. Die näheren Adressen befinden sich unter „Hoboken". — Fast mit jedem der größeren Hotels verbunden ist ein „Stand" zum Putzen der Schuhe, wofür 5—10 Cents berechnet werden. Nur in ganz wenigen Hotels ist der europäische Brauch, die ungeputzten Schuhe vor die Zimmertür zu stellen, eingeführt. Der „Shoe stand" befindet sich fast immer im Toilette-Raum, in welch' letzterem auch heißes und kaltes Wasser zur kostenfreien Verfügung steht. Mit den meisten Hotels verbunden ist auch ein „Barber shop" (Barbier-Laden). Die Preise in diesem richten sich nach der Qualität des Hauses; in der Regel wird Rasieren mit 10—25 Cents berechnet, für Haarschneiden 25—35 Cents. Kopfwaschen und andere „Extra's" sind sehr teuer, überhaupt ist der amerikanische Barbier sehr aufdringlich im Empfehlen seiner Ware; man



Haupt-Eingang Central-Park.

Fifth Avenue und 57. Straße.

Hotel Netherland.

sehe sich in dieser Beziehung also vor, wenn man nicht über's „Ohr gehauen" werden will.

Wer längere Zeit in New York verweilen will, für den ist es zweckmäßig, ein Privat-Logierhaus (Boardinghaus) zu beziehen oder aber ein möbliertes Zimmer zu mieten. Beides erreicht er am besten durch ein Inserat in dem gelesensten deutschen Blatte, der „New York Staats-Zeitung" — ein einziges Inserat wird eine große Auswahl derselben zur Verfügung stellen.





Metropolitan Club. Netherland Hotel. Plaza Hotel,

Fifth Avenue a. d. 58. u. 59. Straße.

(Gegenüber dieser Gebäude der Haupteingang und Central-Park.)



Metropolitan Opera House. (Deutsche Oper.)

Das Gebäude umfaßt den ganzen Platz zwischen Broadway, 7. Avenue, 39. u. 40. Str. — Der Broadway, Blick nach Norden.

5. Deutsches Vereinswesen, Konzerte und Theater.

Vereinigte Deutsche Gesellschaften.

Unter dem Namen „Vereinigte deutsche Gesellschaften der Stadt New York" ist 1902 ein Verein gegründet worden, der bestrebt ist, sämtliche deutsche Vereine unter einen Hut zu bringen. Zweck des Verbandes ist:

a) Stärkung des Einheitsgefühls unter den Amerikanern deutscher Abkunft;

b) Pflege gesunder Lebensanschauung im Geiste moderner Kultur-Fortschritte;

c) Förderung genauer Kenntnis der Geschichte und Verdienste der deutschen Einwanderung in Amerika;

d) Einführung, resp. Erhaltung des Unterrichts in der deutschen Sprache und in systematischem, zweckdienlichem Turnen in öffentlichen Schulen;

e) Bekämpfung von Gesetzen, welche die Einwanderung oder Erwerbung des Bürgerrechtes oder die persönliche Freiheit der Bürger und einen liberalen Sonntag unnötig erschweren und belästigen.

Plattdeutscher Volksfest-Verein von New York und Umgegend. Hauptquartier: 5. Str. No. 210—214. Sekretärsbureau: No. 58 Sechste Avenue.

Gesang-Vereine. Der älteste und bedeutendste deutsche Gesang-Verein New Yorks ist der „Liederkranz" mit etwa 1600 aktiven und passiven Mitgliedern; gegründet in 1847. Der Verein hat einen Frauenchor von über 80 Stimmen. Das vornehme Klubhaus befindet sich in East 58. Str., zwischen Park und Lexington Avenues. Im Jahre 1907 hatte der Liederkranz den berühmten „Wiener Männergesangverein" bei sich als

Gast. — Ein anderer vornehmer Gesang-Verein ist der „Arion“, der etwa 800 Mitglieder zählt und an Park Avenue und 59. Strasse ein herrliches Heim besitzt. (S. Ill. S. 36.) — Weitere hervorragende Vereine sind: Beethoven-Männer-Chor, 210 5. Str.; Männer-Chor, 203 East 56. Str.; Eichenkranz, Terrace-Garden; Mendelssohn Glee Klub, 113 W. 40. Str.; New York Sängerbund, 138 East 57. Str. — Die Zahl der Gesang-Vereine in New York geht in die Hunderte, die zu einem großen Teile unter bedeutender Leitung stehen und Hervorragendes leisten. Die Zentrale für die New Yorker Gesang-Vereine ist der „Nordöstliche Sängerbund“, der alle 4 Jahre einen Sänger-Wettstreit veranstaltet. Das nächste Fest des Bundes wird im Jahre 1909 in New York gefeiert, zu dem schon umfassende Vorbereitungen getroffen werden.

Konzert-Hallen. Die hervorragendste Konzert-Halle ist die „Carnegie Music Hall“ an Seventh (7.) Avenue und 57. Str. Dieselbe ist gegründet von dem hundertfachen Dollar-Millionär und Bibliothek-Stifter Andrew Carnegie und hat über 2 Millionen Dollars gekostet. Die Halle wurde im Mai 1890 eröffnet; sie faßt über 3000 Personen (Sitzplätze). Neben dieser großen Halle enthält der Bau kleinere Säle für intime Gesellschaften, Versammlungen etc. In Carnegie Hall haben die berühmten Musikdirigenten Damrosch und Seidel ihre größten Triumphe gefeiert. — Andere hervorragende Konzert-Hallen sind: Mendelssohn-Hall, 119 West 40. Str.; Steinway-Hall, E. 14. Straße; Berkeley Lyceum, 19 West 44. Str., und Lyric Hall, Sixth Avenue, nahe der 42. Str.; alle können für Unterhaltungen, Versammlungen, Konzerte etc. gemietet werden. — Die hervorragendsten Ballräume, die mit geradezu verschwenderischer Pracht ausgestattet sind, befinden sich im Hotel „Waldorf-Astoria“ (hier findet alljährlich der berühmte deutsche Wohltätigkeits-Ball statt), Hotel „St. Regis“ und in den weltberühmten Restaurants „Delmonico's“ und „Sherry's“.



Clubhaus des Gesangvereins „Arion“.

Deutsche Oper. „Metropolitan Opera House“, Broadway und 39. Str. (bis 1908 unter Direktor Conrieds Leitung, an dessen Stelle G. Casazza und A. Toscanini traten). (S. Illustration S. 35.) — „Manhattan Opera House“, 1285 Broadway (unter Direktor Hammerstein's Leitung).

Deutsches Theater. „Irving Place Theater“, Ecke von Irving Place und East 15. Str. (unter Direktor Dr. Baumfeld's Leitung).

Englische Theater.

1. Academy of Music — 14. Str. und Irving Place,
2. American — 260 West 42. Str.,
3. Belasco — 209 West 42. Str.,
4. Bijon — Broadway, nahe bei 30. Str.,
5. Broadway — Broadway und 39. Str.,
6. [1]) Circle — 1825 Broadway,
7. [1]) Colonial — Broadway und 62. Str.,
8. Criterion — Broadway und 30. Str.,
9. Daly's — Broadway und 30. Str.,
10. Dewey — 126—130 East 14. Str.,
11. Eden Museum — 55 West 23. Str.,

12. Empire — Broadway und 40. Str.,
13. Fourteenth Street — 107 West 14. Str.,
14. Garden — Madison Avenue und 27. Str.,
15. Garrick — 63—67 West 35. Str.,
16. Gotham — 165 West 25. Str.,
17. Grand Opera House — Eighth Avenue und 23. Str.,
18. Harlem Opera House — 205—209 West 125. Str.,
19. Herald Square — Broadway und 35. Str.,
20. Hippodrome — Ecke 44. Str. und Sixt (6.) Avenue,
21. Hudson — 139 West 44. Str.,
22. [1]) Hurtig & Seamon's — 209 West 125. Str.,
23. [1]) Keith's — Union Square,
24. Knickerbrocker — Broadway und 38. Str.,
25. Lew Field's Theater — 1402 Broadway,
26. Liberty — 234 West 42. Str.,
27. Lyceum — 149 West 45. Str.,
28. Lyric — 213 West 42 Str.,
29. Madison Square — 24. Str. und Broadway,
30. Majestic — Eighth Avenue und 58. Str.,
31. Metropolis — 2644 Third Avenue,
32. Murray Hill — Lexington Avenue und 41. Str.,
33. New Amsterdam — 214 West 42. Str.,
34. New Star — Lexington Avenue und 107. Str.,
35. New York — Broadway und 45. Str.,
36. [1]) Pastor's — 143 East 14. Str.,
37. Princeß — Broadway und 29. Str.,
38. Proctor's Fifth Avenue — Broadway und 28. Str.,
39. Proctor's 125 Str. — 112 East 125 Str.,
40. Proctor's Palace — 154 East 58. Str.,
41. [1]) Proctor's 23. Str. — 143 West 23. Str.,
42. Savoy — 112 West 34. Str.,
43. Third Avenue — 443 Third Avenue,
44. [1]) Victoria — Seventh Avenue und 42. Str.,
45. Wallack's — Broadway und 30. Str.,
46. Weber Music Hall — Broadway und 29. Str.,
47. West End — 368 West 125. Str.,
48. Windsor — 45 Bowery,
49. Yorkville — 1291 Lexington Avenue.



Sub Treasury (Unter-Schatzamt)

mit Washington Statue, Wall Str. Siehe Seite 58.

[1]) Vaudeville Theater.



Metropolitan Museum of Art im Central Park.

(Kunst Museum.)

6. Kleiner Führer durch New York.

Adreßbuch. „Trow's Directory of New York City", in jedem Droguen-Laden oder Apotheke frei oder gegen Entgelt von 1 Cent einzusehen.

Auskunftsbureaus. „Dunn's", 290 Brodway; „Bradstreet", 346 Broadway.

Deutsche Bankgeschäfte. Bischofs Banking House, 237 Broadway; Deutsche Sparbank, Ecke 4te Avenue und 14. Straße; Knauth, Nachod & Kühne, 13. William Street; Zimmermann & Forshay, 9. und 11. Wallstreet; Albert Krimmert, 9. Greenwich Street.

Deutsche Buchhandlungen. „International News Co.", 83 und 85 Duane Str.; E. Steiger & Co., 25 Park Place; Otto Schmidt & Sohn, 944 3. Avenue; John Heinrich, 82. Avenue A; D. May, 14. Avenue A; Brentano's, Union Square; A. Eichler, 33 1. Straße; Trenge, 15 East Houston Street; Edward J. H. Tamsen, 52. Avenue A; G. E. Stechert & Co., 129 bis 133 West 20. Str. und andere.

Das Deutsche Emigranten-Haus. Dies alte deutsche, der Wohltätigkeit und Hülfe gewidmete Haus befindet sich in No. 12 State Street (direkt am Battery-Park). Am 11. November 1903 feierte es sein 30jähriges Bestehen.

Das Deutsche Emigrantenhaus ist mit der Geschichte der deutschen Einwanderung in Amerika aufs engste verknüpft. Das Haus beherbergte in den ersten 25 Jahren seiner Tätigkeit 227 035 Gäste; 33 048 der Gäste empfingen im Laufe dieser Jahre Kost und Logis gratis; 20 270 arme Einwanderer wurden außerdem mit freien Mahlzeiten versorgt; 84 457 Briefe in allerlei Auswanderungs-Angelegenheiten liefen ein, auf die etwa ebensoviele Antworten erfolgten; Doll. 1 700 000 wurden dem Hause zur Übermittelung nach Deutschland, von Deutschland nach Amerika und in sonstigen Aufträgen anvertraut. — Der erste Missionar, Pastor W. Berkemeier, trat 1867 seine Tätigkeit an und starb nach unendlich segensreicher Wirkung am 7. März 1899; der nächste Leiter des Instituts war sein Sohn, der indes schon am 1. Dezember 1902 durch den Tod abberufen wurde. Der gegenwärtige Vorsteher ist Pastor Gustav Doering.

Deutscher Frauen-Verein. Bureau No. 16 East 64. Street (Sekretärin: Fräulein Marion Schurz).

Deutscher Militär-Verband. Präsident desselben ist Herr Richard Müller, 4786 3. Avenue (im „Hotel Moltke"), Ecke Pelham Avenue (Hochbahn Station).

Deutsche Kirchen. New York besitzt über 700 Kirchen, darunter viele, in denen Deutsch gepredigt wird. Wir erwähnen hier die „St. Paulskirche" (protest.) an 226 Sixth Avenue, Ecke 15. Straße, „St. Peterskirche" (protest.), 474 Lexington Avenue.

Deutsche Krankenhäuser. „Deutsches Hospital", Park Avenue, Ecke 77. Str. (S. Illustration); — „D. Poliklinik", 78 Seventh Street; — „Deutsches Dispensary", 137. Second Avenue.

Deutsche Klubhäuser. „Deutscher Verein", 112. West 59. Straße (gegenüber dem Central-Park); „Deutscher Preß-Klub", 6. Centre Str.; Gesang-Verein „Arion", Ecke von 59. Str. und Park Avenue; „Liederkranz", 115. East 58. Str., nahe Park Avenue; „Beethoven Männerchor", East 5. Str., nahe Broadway; „Central-Turn-Verein", 205. East 67. Str., nahe 3. Avenue; „Harmonie" (israel.), 45. West 42. Str.; „Freundschaft" (israel.), Ecke 72. Str. und Park Avenue; „Aschenbrödel" (Musiker-Verein), East 86. Str.

Deutsche Vergnügungs-Orte. „Terrace Garden" East 58. und 59. Str.; „Café Boulevard", 2. Avenue und Ecke 10. Str.; „Zum weißen Röß'l", 1465. 3. Avenue; „Hofbräu-Haus", Broadway und 30. Str.; „Atlantic Garden", 50. Bowery; „Zum schwarzen Adler", Ost 86. Straße (zwischen 3. und Lexington Avenue; „Harlem Casino", 124. Str. und 7. Avenue;

Deutsche Unterstützungs-Gesellschaften. Deutsche Gesellschaft, No. 13 Broadway; Österreichisch-Ungarische Gesellschaft, Nr. 14 Greenwich Street.

Deutsche Zeitungen. Die namhaften deutschen Blätter in New York sind folgende:

1. „Arbeiter-Zeitung" (sozialistisch), täglich und Sonntags; — 2. „Badische Landes-Zeitung" (unabhängig), Sonntags; — 3. „Deutsche Eiche" (Plattdeutsches Sonntags-Blatt), Bureau: 147 Chamber Street; — 4. „Der Führer" (Organ der deutschen Freimaurer und Odd-Fellows in Amerika), Bureau: 344 Bowery; — 5. „Der Pfälzer in Amerika" (unabhängig), wöchentlich; — 6. „Herold" (unabhäng.), tägl., Bureau: 22. u. 24. North William Street; — 7. „Hessische Blätter" (unabhäng.), wöchentlich; — 8. „Hessen-Darmstädter Zeitung u. Hessische Blätter" (unabh.), wöchentlich; — 9. „Jewish Daily News" (in deutsch. u. hebräischer



Gebäude der deutschen New Yorker Staats-Zeitung.



„Irvings Syndicate" oder „Park Row Building".

Central Post-Gebäude

29 Stockwerk = 382 Fuß hoch.

Sprache, unabh.), tägl.; — 10. „Jewish Times“ (in deutscher und hebräischer Sprache, (unabhängig), wöchentl.; — 11. „Morgen-Journal“ (demokrat.), tägl., Bureau: 162 Nassau-Street; — 12. „Plattdeutsche Post“ (unabh.) wöchentl., Bureau: 4—6 Chambers Street; — 13. „Sachsen-Zeitung“ (unabh.), wöch.; — 14. „Schwäbisches Wochenblatt“ (unabh.), wöch., Bureau: 54 Beekman Str.; — 15. „New York Staats-Zeitung“ (demokr.), tägl., Bureau: 182 William Street (Ecke Spruce Street); — 16. „Volks-Zeitung“ (Arbeiterpartei), täglich; — 17. „New York Echo“ (Organ für Theater, Musik etc.), wöchentl., Bureau: 3 Ost 14. Straße; — 18. „Amerikanische Schweizer-Zeitung“, Bureau: 97 Greenwich Str.

Depeschen. Das deutsche Bureau für Telegramme nach Deutschland etc.: 20 Broad Street, wo das Hauptbureau der „Deutsch-Atlantischen Telegraphen-Gesellschaft“ ist. Tarif: 25 Cent pro Wort. — Eine Kabeldepesche, die z. B. in Hannover, Berlin etc. um 6 Uhr oder einige Minuten früher oder später abgeliefert werden soll, muß hier (in New York) um $10^1/_2$ Uhr (hiesige Zeit) aufgegeben werden. — Natürlich wird im Bureau der Gesellschaft deutsch gesprochen.

Expreß-Service. Broadway unterhalb Trinity Church ist das Hauptquartier der zahlreichen Gesellschaften, welche Gepäck und anderes Frachtgut nach allen Weltgegenden befördern. Die hauptsächlichsten, alle am Broadway sind: „Adams Expreß Co.“, „American Expreß Co.“, „United States Expreß Co.“, „Wells, Fargo & Co.“

Freie Stellennachweise-Bureaus. In der Barge Office im Battery Park, in No. 15 Coopei Union, im St. Bartholomeys Employment Bureau, No. 211 Ost 42. Street; ferner in den Bureaus der „Young Mens Christian Association“ No. 53 Ost 23. Str., No. 142 2. Avenue und No. 153 Bowery.

Freier deutscher Rechtsschutz. „Legal Aid Society“, No. 239 Broadway.

Freimaurerei. Der große Freimaurer-Tempel befindet sich an 23. Straße zwischen 5. und 6. Avenue. Das Sekretariat ist im Gebäude. — Der deutsche Freimaurer-Tempel ist 220 Ost 15. Straße belegen.

Fritz Reuter-Altenheim. Das prächtige Gebäude befindet sich im Union Hill Schützenpark (auf der New Jersey Seite des Hudson River) und ist eine Schöpfung des „Plattdeutschen Volksfest-Vereins von New York“. Das Heim wurde am 21. Mai 1899 eröffnet und zählt ca. 50 Personen zu seinen Insassen, deren Durchschnittsalter 70 Jahre beträgt. Besuch gestattet. (Siehe Illustration.)

Fifth Avenues Stages. Diese großen Automobil-Omnibusse, zum Teil mit Verdecksitzen, fahren durch die Fifth Avenue von Washington Square nach dem „Metropolitan Museum of Art“ an der 81. Str. Fahrpreis 5 Cents.

Feuerwehr. Die New Yorker Feuerwehr hat ihr Hauptquartier in 157 East 67. Street. Sie besteht aus über 3000 Mann, mit etwa 200 Dampfspritzen und steht unter der Leitung mehrerer Branddirektoren. Die Feuersbrünste betragen im Jahre etwa 3500. Die Unterhaltungskosten belaufen sich auf ca. 3000000 Doll. — Die technischen Leistungen und die Ausrüstung sind vorzüglich und der Besuch eines der Hauptspritzenhäuser interessant.

Festtage. Die christlichen Feste, wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten, Neujahr haben hier nur einen Feiertag. Außer diesen gibt es in jedem Staate noch besondere, in der Regel patriotische Feste. Der Tag der Unabhängigkeits-Erklärung — 4. Juli — ist ein solcher gesetzlicher Feiertag, der in allen Staaten pomphaft begangen wird, aber doch wenig



6. Avenue Hochbahn. Hippodrome. 43. Straße.

beliebt ist, da er Jahr für Jahr eine große Anzahl — in die Tausende — Unglücksfälle im Gefolge hat. An diesem Tage wird nämlich mit Pulver, Raketen, Feuerwerkskörpern etc. ein solcher Unfug getrieben, daß es besser ist, diesen Tag fern von New York zu verleben. So wie hier ist es übrigens in den meisten großen Städten, z. B. Chicago, an diesem Tage. Diese große Stadt hat jahrelang den — Ruhm genossen, die meisten Opfer zur Verherrlichung des „glorreichen Vierten" gebracht zu haben.

Gepäck (Bagage). Die Gepäckbeförderung ist in New York, überhaupt in allen größeren Städten Amerikas, sehr praktisch eingerichtet. In New York liegt die Beförderung der Bagage fast ausschließlich in den Händen der „Westcott Company", die sehr viele Filialen hat. Der Preis für die Beförderung eines Gepäckstücks, Koffer etc., beträgt innerhalb Manhattan's 25 Cents; für die Beförderung von einem Borough in's andere, also z. B. von New York nach Brooklyn, 50 Cents. Hotelgäste lassen ihr Gepäck am einfachsten durch das Bureau desselben besorgen; es ist dies auch der schnellste Weg. Auch gibt es zuverlässige deutsche Expreß-Firmen, deren Benutzung, z. B. bei der Abreise, sehr zu empfehlen ist; der Preis ist in allen Fällen der gleiche.

Haupt-Sehenswürdigkeiten. Wenn der Besucher nur über kurze Zeit verfügt, so möge er doch nicht unterlassen, die nachstehenden Punkte zu berücksichtigen:

1. Metropolitan Museum of Art, 2. Natural-History Museum, 3. St. Patriks Cathedral, 4. Lenox Library, 5. Spaziergang oder Fahrt über Broadway und Fifth Avenue, 6. Aussicht vom Park Row Gebäude, der Statue der Freiheit oder Madison Square Garden, 7. Zentral-Park, 8. Brooklyn Bridge, 9. Riverside Drive, 10. High Bridge, 11. Washington Bridge, 12. Stock Exchange, 13. Trinity Church, 14. Tiffany und Vanderbilt Häuser, 15. Grace Church, 16. Hafen, 17. Ninth Avenue Elevated



.42 Straße. **New York Times Building.** Broadway.

(28 Stockwerke = 419 Fuß hoch.)

Railroad bei 110. Str., 18. Das „Panorama des Niagara", Ecke von 4. Avenue und 19. Straße; geöffnet von 10—11 Uhr; 50 Cent.

Kaufmännisches. Das Bureau der „Deutsch-Nationalen Handlungsgehülfen" befindet sich in der New Yorker Männerchor-Halle, Ost 56. Straße, zwischen 2. und 3. Avenue. Versammlung jeden 1. und 3. Dienstag im Monat.

Konsulate. Deutsches Reich: No. 11 Broadway; Österreich-Ungarn: No. 123 Ost 17. Strasse; Schweiz: 18 Exchange Place.

Kunst-Ausstellungen. Die öffentlichen Kunstausstellungen sind an anderer Stelle besprochen, deshalb mögen hier nur noch die großen Privat-Sammlungen der reichen New Yorker erwähnt sein. Die besten derselben sind die von Mrs. W. H. Vanderbilt, Mr. G. H. Marquard, Mrs. Wm. Astor, Mr. Wm. Rockefeller, Mr. Ed. D. Adams, Mrs. August Belmont, Mr. H. O. Havemeyer, Mr. Wm. J. Evans, Mr. Ben. Altman, Mr. R. H. Halsted, Mr. Albert Spencer, Mr. James A. Garland, Mr. Cyrus J. Lawrence, Mr. Charles A. Dana und Mr. T. B. Clarke. — Fremde werden auf vorheriges schriftliches Ansuchen (mit Visitenkarte) in der Regel Zutritt erlangen.

Kutschen (Hacks und Cabs). Zweispännige Kutschen kosten für eine Stunde Doll. 1.50, für jede weitere halbe Stunde, oder einen Teil derselben, 75 Cents. Bei der Meile: Doll. 1.00 für die erste Meile und 40 Cents für jede folgende halbe Meile. — Einspännige Kutschen (Cabs); bei der Stunde: Doll. 1.00 für die erste Stunde und 50 Cents für jede folgende halbe Stunde oder einen Teil derselben. Bei der Meile: 50 Cents für die erste Meile und 25 Cents für jede folgende halbe Meile. — Die Pennsylvania und New York Central-Railroads haben eigene Fuhrwerke, die, für 2 Personen eingerichtet, 25 Cents à Person und à Meile kosten und zur Beförderung von und nach deren Stationen bestimmt sind. Preis ist inklusive eines Gepäckstückes à Person, ein zweites Gepäckstück muß extra bezahlt werden. Den Preis dafür sollte man im voraus abmachen. Diese Fuhrwerke sind durch das Telephon oder im Bureau in der Station zu bestellen. Größere Gespanne zu entsprechend höheren Preisen.

Messenger-Service. Den Botendienst, die Besorgung von kleinen Paketen, Briefen etc. wird besorgt von der „American District Telegraph Co." und der „Postal Telegraph Co." mit vielen Zweig-Bureaus in der ganzen Stadt, meist in den Stationen der „Western Union Telegraph Co." — Laufburschen können durch die in vielen Hotels, Banken, Office etc. angebrachten automatischen Apparate („calls") bestellt werden. Preise nach Tarif; ca. 30 Cent die Stunde.

Musik. Der Centralpunkt der deutschen Musiker ist der Verein „Aschenbrödel" in East 86. Straße.

Odd Fellows Hall. Das Hauptquartier dieses in New York, in Nord-Amerika überhaupt, stark verbreiteten Ordens befindet sich 67—69 St. Marks Place (Hotel von R. Caplan & Sohn).

Österreich-Ungarischer Verein. Das Hauptquartier dieses Vereins befindet sich im Hotel „Vienna", No. 89, 2. Avenue.

Paket-Versand-Geschäft. Die „Internationale Expreß-Compagnie", No. 52 Broadway, übernimmt Paket- und Güter-Versand durch die ganze Welt.

Paß. Ein solcher ist zwar nicht notwendig, da in New York, wie in allen Ländern mit alt-englischer Gesetzgebung, keine Anmeldepflicht existiert. Nichtsdestoweniger ist es zu empfehlen, einen solchen mitzubringen. Will man z. B. postlagernde Briefe abheben, ist er notwendig,



Broadway nach Norden. — General Post-Office (Haupt Postamt.) S. Seite 45. — N. Y. Staats-Ztg. — World-Building. — Park Row Building.

wenn man sich nicht Weitläufigkeiten zur Erlangung der Postsachen aussetzen will.

Plattdeutscher Volksfest-Verein von New York und Umgegend. Hauptquartier: 5. Str. No. 210—214. Sekretärsbureau: No. 58 Sechste Avenue.

Post. Die „General Post Office“, am City Hall Park, ist Tag und Nacht geöffnet (Sonntags von 9—11 Uhr vorm.). — Die „Money Order Office“, im 2. Stock, Zimmer 16—34, ist tägl. von 10—6 Uhr geöffnet; Sonntags und alle gesetzlichen Feiertage aber geschlossen. — „Poste restante Briefe“ werden im Erdgeschoß, nach Park Row hin, ausgegeben. — Das Bureau für eingeschriebene Briefe (registered letter) ist im Mittelstock. — Die Schlußzeit für Briefe nach Europa wird in den Tagesblättern bekannt gemacht; Hauptbeförderungstage sind Dienstags und Sonnabends.

Polizei. Die „Zentral Police Station“ ist Mulberry Street No. 300. Die Polizei besteht aus etwa 8600 Mann. Neben-Stationen befinden sich in allen Stadtteilen.

Per „Tally-ho-Kutsche“ durch New York. Abfahrt vom Flat-Iron Building. (S. besond. Artikel.)

Reisebureaus. Richard Weihnacht's, Broadway 59; Thomas Cook & Sons, 245 Broadway; Reymond & Whitcomb in Boston & New York; letztere ist die bedeutendste amerikanische Firma dieser Branche.

Seeing New York Yacht. Diese Dampfer umfahren die ganze Insel Manhattan, hunderte von interessanten Punkten während der Rundfahrt berührend, die von expertem Vortragenden erklärt werden. Abfahrt am Fuß der 22. Straße, North (Hudson) River: 10 Uhr vormittags und 2.30 Uhr nachmittags, täglich und Sonntags. Tickets an Yacht. Fahrgeld Doll. 1.00. Dampfer „Sight Seer“; Abfahrt täglich 10 Uhr vormittags und 2.30 Uhr

nachmittags vom Pier am Fuß der East 23. Straße, East River, Tickets an Yacht. (Siehe besond. Artikel.)

Seeing New York Automobiles. Diese fahren ab vom „Flatiron Building“ (23. Straße und Fifth Avenue) an der Fifth Avenue-Seite des Gebäudes. Abfahrt 10 Uhr vormittags, 2 und 4 Uhr nachmittags. Fahrgeld Doll. 1.00. (Siehe besond. Artikel.)

Sport. Die „Haupt-Pferderennen“ finden im Monmouth Park (New Jersey), im Morris-Park, in Gravesend (zwischen Brooklyn und Coney Island) und in Sheepshead Bay statt; auf jedem Platze werden alljährlich in der Zeit zwischen Mitte Mai und Mitte September je zwei 14tägige Rennen abgehalten (näheres in den Tageszeitungen). Eintritt zur Rennbahn Doll. 1.00, Haupttribüne und Ringplatz 50 Cent extra. — „Trabrennen“ finden in Fleetwood Park statt, 10 Meilen von der Stadt. — Der „Jacht- und Rudersport“ wird hervorragend gepflegt; die Jacht-Klubs besitzen an 300 Fahrzeuge; zahlreiche Regatten werden im Hafen und Long Island Sound abgehalten. Zum Rudern ist der Harlem River am besten geeignet. — „Wagenfahrten“. Der Hauptort hierfür ist der Zentral-Park, wo an schönen Nachmittagen alle eleganten Equipagen von New York anzutreffen sind. Die berühmten „Schnelltraber“ von New York sind besonders in der Seventh Avenue nördlich vom Zentral-Park und ihrer Fortsetzung jenseits des Harlem River bis Fleetwood Park zu sehen, ein Schauspiel, das Pferdeliebhaber nicht versäumen sollten.

Straßen. Oberhalb der 13. Straße sind dieselben sehr regelmäßig angelegt und kreuzen sich rechtwinklich, mit alleiniger Ausnahme der alten Hauptstraße Broadway, welche die Insel vom Hafen zum Harlem River in schräger Richtung durchschneidet. Die Straßen im untern Stadtteil sind meist nach Berühmtheiten aus der Kolonialzeit benannt. Weiter aufwärts sind die von Osten nach Westen quer durch die Insel laufenden mit den Zahlen 1 bis 125 bezeichnet; die von Norden nach Süden laufenden (also der Länge der Insel nach) heißen Avenues mit den Nummern 1 bis 12. An der breitesten Stelle der Insel, östlich von der First Avenue, kommen die kurzen Avenues: A., B., C. und D. hinzu, sowie weiter aufwärts, zwischen Third und Fourth und Fourth und Fifth Avenues, noch Lexington Avenue und Madison Avenue. Die Hausnummern der Avenues beginnen am Südende und laufen nach Norden, die geraden auf der West-, die ungeraden auf der Ostseite. Auf zwanzig Häuserblöcke rechnet man ungefähr eine Meile. Oberhalb 8. Str. sind die Querstraßen mit Rücksicht auf ihre Lage zur 5. Avenue mit E. u. W. (Ost und West) bezeichnet; die Hausnummern beginnen an der Avenue und laufen nach Osten oder Westen; bei jeder mit einer Zahl oder einem Buchstaben bezeichneten Avenue beginnt ein neues Hundert. Die Straßen-Namen sind meist an den Pfählen der Eck-Laternen angegeben.

Technisches. Der „Technische Verein von New York“, Zweigverein des „Deutsch-Amerikanischen Verbandes“ hat sein Vereinslokal im „United Engineering Building“, 29 West 39. Straße, Zimmer No. 719. — In der Mitgliedschaft dieses Vereins sind sämtliche technische Fächer, wie Architektur, Zivil- und Maschinen-Ingenieur-Wesen, Elektricität, Bergbau und Chemie vertreten. — Sekretär: Herr Ingenieur Paul Goepel; dieser ist auch zu sprechen: Dun Building, 290 Broadway, Third Floor (3. Stock).

Telephon. Die Fernsprech-Verbindung von New York ist ausschließlich in den Händen einiger großen Gesellschaften, unter diesen die „Metropolitan Co.“ und die „Southern Bell Telephone Co.“ — Beide

haben zahlreiche Fernsprechstellen in der Stadt; fast in jedem Laden ist eine Telephonstelle, wo man für 5 Cents sprechen kann.

Telegraph. Die größte Telegraphengesellschaft New Yorks ist die „Western Union Telegraph Co." am Broadway; sie besitzt etwa 240 Nebenstellen, die über die ganze Stadt verteilt sind. Der Tarif für Lokal-Telegramme nach New York und Brooklyn ist 15 Cent für zehn Worte; jedes weitere Wort 1 Cent; nach anderen Orten der Vereinigten



St. Paul Building St. Pauls Kirche und Friedhof.

Siehe Seite 64.

Staaten steigt es von 25 Cent bis zu Doll. 1.00 für zehn Worte. Der Tarif für Kabel-Telegramme nach Deutschland beträgt 25 Cent für jedes Wort.

Turnerei. Die 3 Hauptturnvereine in New York sind folgende: „New York Turnverein", Ecke Lexington Avenue und 85. Straße. (Regelmäßige Vereins-Versammlung jeden Sonnabend, 8½ Uhr abends); „Central-Turnverein", 213 Ost 82. Straße; „New York Bloomingdale Turnverein", 305 West 54. Straße. Das Vereinsblatt „Bahn frei" liegt in denselben auf.

Zoll. Gebrauchte Kleidungsstücke, Toilette-Gegenstände, alle Bedarfs-Artikel für persönlichen Gebrauch etc., sind zollfrei. Auch darf jeder bis zu 50 Zigarren oder 300 Zigaretten besitzen. Damen gegenüber sind die Zollbeamten sehr liberal. Die Zolldeklaration erfolgt an Bord des Dampfers und muß eidesstattlich beglaubigt werden. Die Revision erfolgt nach der Verladung vom Dampfer in der Halle der betr. Schiffsgesellschaft.

Deutsches Seemanns-Heim. Dasselbe befindet sich in Hoboken, 64 Hudson Street und enthält Versammlungsräume, Schreib- und Lesezimmer; es ist zugleich das Hauptquartier der Deutschen Seemannsmission. Auch das deutsche General-Konsulat hat hier ein Bureau für die Interessen deutscher Seeleute offen.

Deutscher Hausfrauen-Verein. Derselbe hat sein Vereins-Lokal in 121 Ost 59. Straße.

Für deutsche Landwirte. Auskunft über die Erwerbung von freiem Land im Staate New York, sowie über alle landwirtschaftlichen Angelegenheiten erteilt der Assistent Commissioner of Agriculture, F. H. Kracke, 23 Park Row, New York. — Landwirte, Gärtner etc. mit besserer Fortbildung, die hier eine Stelle suchen, sollten sich ebenfalls an diesen Herrn wenden. Derselbe ist der offizielle Vertreter des Ackerbau-Ministeriums in Washington.

Verband deutscher Schriftsteller in Amerika. Bureau im New York Press Club (s. diesen).





Madison Square Garden.

Das Gebäude umfaßt den ganzen Platz zwischen Fourth und Madison Avenue und der 26. und 27. Straße. Siehe Seite 69.

7. Münzen, Maße und Gewichte.

Geld.

Die der amerikanischen Geldwährung zu Grunde liegende Einheit ist der Dollar (dol'ler). Der Dollar wird in 100 Cents eingeteilt und auf jeder Vereinigten-Staaten-Münze ist der Wert derselben angegeben, nur daß Dollars und Cents oft mit „D.“, respekt. „C.“ bezeichnet werden. Die Vereinigten-Staaten-Münzen sind:

1. Gold-Münzen:

\$ 1, $2^1/_2$, 3, 5, 10, 20 und 50 Goldstücke.

Die \$ 10-Goldstücke heißen: Eagles (ih'gels) = Adler,

Die $ 20-Goldst. heißen Double Eagles (dob'bl ih'gels) = Doppel-Adler,
„ „ 5 „ „ Half Eagles (hähf ih'gels) = Halb-Adler.

2. Silber-Münzen:

Dollars (dol'lers)	1 Dollars.
Half Dollars (hähf dol'lers)	50 Cents.
Quarter Dollars (kwahr'ter dol'lers) = $\frac{1}{4}$ Dollars	25 „
20 Cent pieces (twenn'ti ßent pih'ßes)	20 „
Dimes (deihms)	10 „
5 Cent pieces (feif ßent pih'ßes)	5 „
3 Cent pieces (thrih ßent pih'ßes)	3 „

3. Nickel-Münzen.

5 Cent pieces	5 Cents.
3 Cent pieces	3 „

4. Kupfer-Münzen.

2 Cent pieces (tuh ßent pih'ßes)	2 Cents.
Cents (ßents)	1 „

Außerdem wird von der Regierung und von den Banken Papiergeld — Doll. 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100 usw. Noten — ausgegeben. Die von der Regierung ausgegebenen Noten sind entweder „Greenlacks" (so genannt wegen der grünen Kehrseite), oder Gold- und Silber-Certificate, für welche Gold und Silber hinterlegt ist.

Im Osten des Landes ist das Papiergeld das hauptsächlichste Zahlungsmittel, im Westen dagegen Gold.

Der Wert des nachstehend aufgeführten ausländischen Geldes vergleicht sich mit dem des Dollars wie folgt:

Mark (Deutschland)	= $23\frac{3}{4}$ Cents.
Gulden [2 Kronen] (Österreich)	= $40\frac{1}{8}$ „
Franc (Frankreich)	= $19\frac{1}{3}$ „
Shilling (England)	= $24\frac{1}{3}$ „
Pfund Sterling (England)	= 4 Doll. $86\frac{1}{3}$ „

Diese Wert-Angaben gelten aber nur für vollwichtige, große Gold-Münzen. Kleinere oder abgeschliffene Gold-Münzen sind weniger wert, und ausländische Silber-Münzen werden nur etwa zu ihrem Metallwert angenommen.

Maße.

1. Längen-Maße.

Die Einheit für das Längenmaß ist die Yard (jahrd). 100 Yards sind gleich 31,4 Meter.

1 Yard = 3 Fuß (feet, fiht).
1 Fuß = 12 Zoll (inches, int'sches).
1 Zoll (inch) = $2\frac{1}{2}$ Centimeter.
1 Meile (mile, meil) = 5280 Fuß.
1 englische Meile ist in runder Zahl = $1\frac{2}{3}$ Kilometer oder = 1609 Meter.
$4\frac{3}{5}$ englische Meilen sind = 1 deutsche Meile oder $7\frac{1}{2}$ Kilometer oder 7500 Meter.

2. Flächen-Maße.

Die englische Quadrat-Meile (square mile, ßkwär meil) ist gleich $2\frac{4}{5}$ Quadrat-Kilometer. Eine geographische Meile ist gleich $21\frac{1}{8}$ englischen Quadrat-Meilen. Eine englische Quadrat-Meile enthält 640 Acker (acre, ek'ker) à 43,560 Quadrat-Fuß. Eine Hektare ist in runder Zahl $2\frac{1}{2}$ Acker.

3. Hohl-Maße.

a) Trocken-Maße: Das Einheits-Maß ist das Bushel (bushel, busch'el) Dieses enthält 2218 Kubik-Zoll oder $36^1/_3$ Liter. Ein Barrel (bär'rel) enthält $2^1/_2$ bis 3 Bushels. Ein Barrel Mehl ist 196 Pfund.

b) Flüssigkeits-Maße: Das Einheitsmaß für Flüssigkeiten ist die Gallone (gallon, gäl'len), und zwar die Wein-Gallone, welche 231 Kubik-Zoll enthält. 100 Gallonen sind gleich $378^1/_2$ Liter. Die Gallone ist also ein klein wenig über $3^3/_4$ Liter.

Gewichte.

a) Handels-Gewicht. (Avoirdupois.) Das Einheits-Gewicht ist das Pfund (pound, paund), welches gleich $453^1/_2$ Gramm ist. 100 Pfund sind also $45^1/_2$ Kilogramm. Das Pfund ist gleich 16 Unzen (ounces, aun'ßes), die Unze gleich 16 Drachmen (drams, dräms) und die Drachme gleich 30 Gran (grains, grehns). Es gehen in runder Zahl 16 Gran auf ein Gramm. 1 Centner ist 100 oder 112 Pfund, und 1 Tonne 20 Centner, also 2000 oder 2240 Pfund; die erstere nennt man die „kleine", die letztere die „große" Tonne.

b) Gold-Gewicht. (Troy.) Nach dem Troy-Gewicht werden Gold und andere Edelmetalle und Edelsteine gewogen. Das Troy-Pfund ist leichter als das Avoirdupois-Pfund; es wiegt nur $373^1/_4$ Gramm.

c) Apotheker-Gewicht. Es gibt außer den beiden obigen Gewichten noch ein Apotheker-Gewicht, welches aber nur bei der Anfertigung von Medizinen und nicht bei dem Einkauf von Apotheker-Waren im Gebrauch ist. Dies Pfund ist = 12 Unzen; 1 Unze = 8 Drachmen; 1 Drachme = 3 Skrupel und der Skrupel = 20 Gran.



„The Thombs" (Gefängnis). Criminal Court Building. Center Street.
(Criminal Gerichts Gebäude.)



Ellis Island.
Haupt-Gebäude auf der Einwanderungs-Insel.

8. Rundgang durch die Stadt.

1. Battery und Broadway.

Den südlichsten Teil der Insel Manhattan nimmt der Battery Park ein.

Von der oberen Stadt bequem durch Untergrund-, Hoch und Straßenbahn (letztere am besten: Broadway Cars) zu erreichen.

Ein Spaziergang entlang dem Ufer des Parkes ist sehr lohnend. Rechter Hand ist die Mündung des North oder Hudson Rivers, an der linken diejenige des East Rivers in die gerade vor uns liegende Upper-Bai (Hafen) mit ihrer kolossalen Wasserfläche. Auf der anderen Seite der Hudson-Mündung liegt das industrieelle Jersey City (die im Gesichtskreise erscheinenden hohen Schornsteine markieren die gewaltigen Oel-Raffinerien der Standard Oil Co.) Sehen wir gerade aus über die Bai, erblicken wir in 5 Meilen Entfernung die Küste Staten Islands. Halb links sehen wir zunächst „Governors Island" mit dem alten „Castle Williams", ganz links haben wir die Front von Brooklyn. Im Hintergrunde, geradeaus am Horizont, 7 Meilen von hier, befinden sich die „Narrows", die Meerenge, welche die Verbindung der Bai mit dem Atlantischen Ozean herstellt. Halb rechts, vor uns, liegen Bedloes Island und rechts davon Ellis Island, die anderwärts näher beschrieben sind. Wohin man blickt, überall interessante und historische Punkte, und in ganz New York gibt es keinen Platz, von dem man eine schönere Aussicht auf die sich hier vermengenden Wasser der beiden Flüsse und des Hafens hätte. (Vergl. Illustrationen auf Seite 1 u. 3.)

Die Bezeichnung der Anlage: Battery, stammt von den ersten Ansiedlern her.

Die erste Arbeit der Holländer, die sich hier niedergelassen hatten, war es natürlich, eine Schutzwehr gegen die Angriffe der Indianer zu schaffen — und so entstand die Battery. Nach den Überlieferungen alter Schriften ist der etwa 20 Acres große Platz damals eine Palisaden- und Erdumwallung gewesen, gegen die selbst die wildesten Indianerstämme vergebliche Angriffe machten und oftmals von den Insassen mit blutigen Köpfen und großen Verlusten an Menschenleben zurückgeschlagen

wurden. Von diesem in mehr als einer Beziehung historischen und interessanten Platze dehnte sich das Leben an der Ostküste der „Neuen Welt" aus; hier auf diesem unscheinbaren Platze entstand das heute eine Welt für sich umfassende New York.

Indes die Erdwälle und Palisaden-Zäune sind seit langem verschwunden. Wenn die geschichtliche Erinnerung nicht wäre und die historische Tatsache daran festhielte, würde kein Mensch eine Ahnung davon haben können, daß sich an dieser Stelle einst die ersten Kämpfe um eine ganze Welt abspielten! Heute ist die Battery ein großer Garten mit stattlichen Bäumen und saftiggrünen Rasenflächen, der Zielpunkt jedes Fremden, um von hier aus den einzig-schönen Blick auf den Hafen zu gewinnen. — Aber auch dies historische, herrliche Fleckchen Erde hat eine Herzensgeschichte, die zwar schon alt, aber nichtsdestoweniger neu ist — weil sie für alle Zeiten im Gedächtnis des amerikanischen Volkes bleiben wird, ja, durch die Umstände, die mit ihr verbunden sind — bleiben muß. Sie sei in kurzem angegeben: Zu Anfang des verflossenen Jahrhunderts gab es in den Vereinigten Staaten kaum eine Persönlichkeit, die es besser verstanden, das allgemeine Interesse auf sich zu lenken, sich selbst stets im Vordergrund der Ereignisse zu halten, als jenen Mann, dessen ganzes Leben einem tollen Romane gleicht, der um Haaresbreite die höchste Ehre, die Präsidentenwürde, genossen, der die höchsten Höhen des Lebens, aber auch die tiefsten Tiefen desselben geschaut: Aaron Burr. Als Verräter gebrandmarkt, siedelte er nach England über, wo er des Landes verwiesen wurde, dann zog er nach Frankreich, wo er von der napoleonischen Polizei scharf überwacht wurde. Schließlich kehrte er als gebrochener Mann, ohne Freunde, ohne Mittel hierher zurück; obwohl sechzig Jahre alt, nahm er noch einmal den Kampf mit dem Leben auf. Als dem beredtsten Anwalt des Landes strömten ihm die Leute zu; das Glück kehrte ihm wieder! Burr hatte eine Tochter Theodosia; die ihrer Schönheit und ihres Liebreizes wegen bekannte Gemahlin des Gouverneurs von Süd-Carolina, Joseph Allston; an ihr hing Burr, sie war sein Abgott. Als alle Menschen sich von ihm gewandt, er verrufen und verachtet war, als jedermann mit Fingern auf ihn zeigte und Schmach und Hohn auf seinen Namen häufte, war sie das einzige Wesen, das treu zu ihm gehalten hatte. Theodosia hatte einen Sohn, einen wunderbar schönen, aufgeweckten Knaben; diese beiden wiederzusehen, war der glühendste Wunsch des einst mächtigen Staatsmannes — indes wenige Wochen, nachdem er seine Anwalts-Praxis in New York wieder aufgenommen hatte, traf ihn die Nachricht, daß jener Knabe nicht mehr war, daß er hingegangen in jenes Land, aus dem es keine Wiederkehr gibt. Burr brach erschüttert in die Schmerzensworte aus: „Die Allmacht kann nichts mir geben, nichts, was ihn mir ersetzt!" Gegen Ende des Jahres 1812 traf Theodosia Anstalten, zu Schiff nach New York zu reisen, um ihren alten Vater wiederzusehen. In Begleitung eines Arztes und einer Dienerin bestieg sie in Charleston (Süd-Carolina) den Schoner „The Patriot" — ohne jemals in New York einzutreffen. Brennenden Auges starrte Aaron Burr monatelang von der „Battery" über die Bay, aber die Segel des „Patriot" zeigten sich nie! Und nie ward das Dunkel gelüftet, das über das Schicksal des Schiffes sich breitete: Es hieß, Seeräuber hätten sich desselben bemächtigt, Theodosia sei in Gefangenschaft geschleppt, die anderen Passagiere und die Bemannung seien ermordet worden. Niemals hat man etwas Gewisses darüber erfahren, niemals!" — Das ist die Herzensgeschichte der „Battery".

Doch sie hat auch eine deutsche Geschichte! Nicht weit von hier fand im Jahre 1776 die Einschiffung jener 17000 Mann statt, welche die britische Regierung von dem Landgrafen von Hessen-Kassel und anderen kleinen deutschen Fürsten „mietete", um die amerikanische Revolution zu bekämpfen. Der berühmte amerikanische Geschichtsschreiber Lossing macht über diesen „Kuhhandel" in seiner „Geschichte der Vereinigten Staaten" folgende Anmerkung: „Der Landgraf von Hessen-Kassel lieferte den größten Teil dieser Truppen, allgemein die Hessen genannt. Unwissend, roh und blutdürstig, wie sie waren, wurden sie von den Patrioten gehaßt und selbst von der regulären englischen Armee verachtet. Man stellte sie stets auf die gefährlichsten Posten, und verwendete sie zu den unrühmlichsten Expeditionen. Diese Truppen kosteten der englischen Regierung fast 800000 Dollars (etwa 35 Mill. Mark), außer der vertragsmäßigen Pflicht der Verteidigung der kleinen, ihrer Truppen nun entblößten Fürsten gegen deren Feinde."

Ein anderes Bild! Es war am 23. Februar 1902. Stundenlang standen Tausende und Abertausende, trotz Schnee und Winterkälte, am Ufer, um Zeuge der Ankunft des Prinzen Heinrich von Preußen zu sein. Und als der Dampfer in Seh- und Hörweite langsam der Mündung des Hudsons zusteuerte, da brauste ein Sturm der Freude zur Höhe empor, der seines Gleichen nicht wieder findet! Das war ein anderer Empfang, als derjenige, welcher den armen Hessen zu teil geworden.

Von der Battery (South Ferry Station) laufen Fährboote (Ferrys) nach folgenden Plätzen:

1. Nach Atlantic Avenue in Brooklyn.
2. „ Hamilton Avenue in Brooklyn.



Die Südspitze des Broadway. Siehe Seite 55.

Im Hintergrunde: Battery Park, Washington Building, Bowling Green_Building.
Im Vordergrunde eines der ältesten Häuser der Stadt.

3. Nach South Brooklyn.
4. „ Staten Island (Landungsstelle: Fort George).
5. „ Bedloes Island (Statue of Liberty).
6. „ Ellis Island (Einwanderungs-Insel).
7. „ Communipaw Avenue in Jersey City (für die Station des „Central Rail Road of New Jersey).

Der große Rundbau an der West-Seite der „Battery“ ist „Castle Garden“, bekannt als früherer Landeplatz und erstes Absteigequartier der Einwanderer (vor Jahren bereits nach „Ellis Island“ verlegt, siehe dies), dann war Castle Garden eine Zeitlang Musikhalle, in der unter anderen die berühmte Sängerin Jenny Lind 1840 ihre ersten Triumphe auf amerikanischem Boden feierte; dann wurde es das Zeughaus der Marine-Reserve und jetzt enthält es das Aquarium. Etwas östlich von diesem alten Gebäude liegt die zum Zollamt gehörige „United States Barge Office“, mit 90 Fuß hohem Turm.

Von der Battery fahren die Dampfer nach „Bedloes oder Liberty-Island“, (hier ist die Statue der Freiheitsgöttin), nach Ellis Island (hier das Absteigequartier der Einwanderer), nach Staten Island, nach „Governors Island“ (hier das Castle Williams), nach „South Brooklyn“ und anderen benachbarten Plätzen. Die Abfahrtsstelle der Dampfer liegt an der östlichen Seite der Battery und heißt offiziell: „South Ferry Station“. — Unweit des Musikpavillons auf dem Platze steht das neue Denkmal des Schweden John Ericson, Erfinder des formidablen Panzerschiffes „Monitor“, das im Bürgerkriege so berühmt wurde.

John Ericson wurde 1803 in Langbansyttan in Wermland, Schweden, geboren und starb im März 1889 in New York. Er war ein Bruder des nachmals berühmten schwedischen Ingenieurs Nils Ericson, Obersten im mechanischen Korps der schwedischen Flotte, dirigierenden Chefs der Staats-Eisenbahnbauten und des Erbauers der Stockholmer Docks und des großen Kanals zwischen dem Saiman und dem Finnischen Golf. John Ericson ging 1826 nach England, um sich dem Studium der Mechanik zu widmen, und machte dort viele praktische Erfindungen. 1839 kam er nach New York. Im Laufe der Jahre erfand er die kalorische Maschine, die Sonnenmaschine, verbesserte die Schiffsschraube und tat sich durch Konstruktion des Panzerschiffes „Monitor“ hervor, der im Jahre 1862 an der Mündung des James River das Panzerschiff der Sezessionisten, „Merrimac“, zerstörte und dadurch die Union-Flotte vor dem unvermeidlichen Untergang durch das letztgenannte Fahrzeug bewahrte. Ericson war auch literarisch tätig. Seine Leiche wurde 1890 nach Schweden übergeführt. — Das Haus Nr. 36 Beach Street, in dem er 25 Jahre wohnte, ist ein Wallfahrtsort der in New York wohnenden Schweden.

Von der „Battery“ gehen wir nördlich, also dem Ufer des Hudson Flusses zu. Gleich vor uns sehen wir zwei rote Kolossal-Gebäude; links das „Washington Building“, ein gewaltiges 10 Stock hohes Geschäftshaus mit Bureaus verschiedenster Art; seine Besitzer sind die Erben des berühmten Cyrus W. Field, dem Urheber des ersten Kabels durch den Atlantischen Ocean. Abgesehen davon, daß auch das Innere des Riesenhauses sehenswert ist, hat man von den Fenstern der Süd- und Westseite einen sehr schönen Blick auf den Hafen; Besuch also zu empfehlen. Rechts von diesem Geschäfts-Palast sehen wir die „Produce Exchange“ (Produkten-Börse), ein mächtiger Granit- und Backsteinbau in italienischer Renaissance.

Die Baukosten betrugen 3 178 645 Dollar, also etwa 13 Millionen Mark. Der untere Stock enthält zahlreiche Offices von Banken, Eisenbahn-Gesellschaften etc. Der Aussichtsturm auf dem Gebäude bietet eine prachtvolle Aussicht über die Stadt und den Hafen. Über 24 000 Menschen benutzen täglich die Fahrzüge (Elevators) in diesem Gebäude. Während der von 9—4 Uhr dauernden Geschäftszeit kann man den Turm besteigen; frei; Besuch sehr zu empfehlen.

Den ganzen Platz zwischen der Produktenbörse und Battery Park nimmt das neue Custom-House (Hauptzollamt) ein.



Broad Street mit Stock Exchange Building.
(Bankhaus Morgan.) Siehe Seite 58. (Effekten Börse.)

Der kleine Platz zwischen den erstgenannten Gebäuden ist der „Battery Place“; auf ihn münden nicht weniger als 6 Hauptstraßen. Links von „Bowling Green“ (S. Illustr. S. 54.) läuft „Battery Place“ (vom Platze an hat man zwei Straßen zu kreuzen, dann steht man am Hudson River, zwischen Piers 3 u. 4.)

Der „Battery Place“ und „Bowling Green“ sind als die Wiege New Yorks zu bezeichnen; einst waren sie von den Wohnhäusern der hervorragendsten Bürger umgeben. — Die Häuser an der Südseite — also der Battery zu — (meist Agenturen der Dampfschiffs-Gesellschaften) stehen auf der Stelle des 1787 zerstörten Forts Amsterdam, von dem die Battery ihren Namen hat. Eine bleierne Statue König Georg des Dritten von England, die einst hier stand, wurde am Tage der Unabhängigkeits-Erklärung (4. Juli 1776) eingestürzt und zu Flintenkugeln umgegossen. Die Gitter auf Bowling Green sind Überbleibsel aus der Zeit vor der Revolution.

Von „Battery Place“ beginnt die Haupt-Geschäfts-Straße New Yorks, Broadway; dieselbe erstreckt sich von hier in einer Länge von

5 Meilen (1 Meile = 1609 Meter) durch das Herz New Yorks bis zum Central-Park, jenseits dessen sie als „Boulevard“ noch verschiedene Meilen weiterführt. Bis zur 59. Straße, also bis zum Central-Park, ist der Broadway der Schauplatz eines solch' unermeßlichen Verkehrs, daß er jeder Beschreibung spottet. Den Höhepunkt erreicht das geschäftliche Leben und Treiben während der Geschäftszeit in der untern Stadt. Hier ist er fast ganz von großen Gesellschaften (Banken etc. etc.) in Beschlag genommen; weiter aufwärts folgen die „Laden-Viertel“ (Stores), deren Einrichtung, Fenster-Ausstattung etc. sicher nicht hinter solchen allerersten Ranges in Europa zurückstehen. — Der Broadway war einstmals die breiteste Straße New Yorks; als solche ist er längst überflügelt worden — nicht aber als Geschäftsstraße. Als letztere ist er mit einigen seiner Nebenstraßen — die nur deshalb existieren, weil er selbst da ist — nicht allein die wichtigste Straße New Yorks, sondern auch der ganzen amerikanischen Welt!

Außer den vorher erwähnten beiden wichtigen Gebäuden am Battery Platze sind folgende hervorragende Geschäftshäuser am unteren Broadway: Links 5 das neue Bowling Green Building, rechts (No. 18 u. 24) die Kolosse der Welles und Standard Oil Co. Buildings, links (No. 43—45) das Aldrich Court, an der Stelle der ersten Wohnung weißer Menschen auf Manhattan Island erbaut (Gedenkstein der Holländischen Gesellschaft). Gegenüber liegt das sonderbare „Tower Bulding“. Etwas weiter, an der Ecke von „Exchange Place“ sehen wir das stattliche Gebäude der „Consolidated Stock



Broadway.
(Blick gen Norden.)

and Petroleum Exchange", wo jährlich viele Millionen Barrel Petroleum verkauft und Milliarden Dollars umgesetzt werden. (Zutritt zur Galerie gestattet.) Dann folgen links „Trinity Church" und rechts „Wall Street." (Siehe Illustration S. 61).

„Wall Street" ist ein weltbekannter Name! Von Broadway rechts abzweigend, zeigt diese kurze Nebenstraße schon durch den kolossalen Menschenverkehr, der sich hier alltäglich entwickelt, daß sie die Haupt-Geldstraße von New York, „das große Nerven-Centrum des ganzen amerikanischen Geschäfts und der finanzielle Barometer des gewaltigen Landes" ist. In Wall Street ist die New Yorker Börsenwelt zu Hause — das sagt alles! — Links, Ecke von Nassau Street, befindet sich das Schatzamt (United States Sub-Treasury) mit Säulenfront von weißem Marmor; auf der Treppe fesselt ein hohes Bronzestandbild George Washington's (des ersten Präsidenten der Vereinigten Staaten) das Auge des Beschauers; es ist 1883 errichtet; sein Künstler ist J. Q. A. Ward. Besichtigung täglich von 10—3 Uhr; das Gewölbe wird nach Einführung durch den Assistent Treasurer (Cassierer) ebenfalls gezeigt. (Siehe Illustr. Seite 37.) Neben diesem Gebäude befindet sich die United States Assay Office, wo man dem Probieren und Affinieren des Goldes und Silbers zusehen kann (Wochentags von 10—2, Sonntags 12—2, frei). Gegenüber, Ecke von Broad Street, liegt das Drexel Building, ein stattlicher Renaissancebau in weißem Marmor.

Gegenüber dem Schatzamt zweigt sich die verkehrsreiche Broad Street ab; hier erhebt sich das neue Stock Exchange Building (Effektenbörse), ein hoher, fürstlicher Marmorbau, zu dessen Einweihung fast alle Länder Vertreter gesandt hatten; Besucher werden auf der Galerie über dem Börsensaal zugelassen; (Börsenstunden von 10—3 Uhr). (Illustration Seite 56).

„Wer die New Yorker Börse nicht besucht hat, hat New York nicht gesehen!" pflegt man in New York zu sagen — und nicht mit Unrecht! — Das Schauspiel, das die New Yorker Börse mit ihrem Tumult und ihrer oft wahnwitzigen Aufregung bietet, läßt ähnliche Scenen europäischer Börsen weit hinter sich. An einem Tage werden hier oft Eisenbahn- und andere Aktien im Betrage von 60—80 Millionen Dollars umgesetzt und mehrere Male ist sie schon das Schauspiel einer wilden Panik gewesen, zuletzt im Herbst 1901, wo dort unzählige bis dahin wohlhabende und reiche Familien zu Grunde gegangen sind, während andere vom Glück Begünstigte in einigen Stunden Vermögen erworben haben. Hier ist das Arbeitsfeld der Hundert- und Aberhundert-Millionäre, die nichts verlieren können und solcher, die auch nichts verlieren, aber alles gewinnen können. Kauf und Verkauf ist hier das Losungswort! Für einen Sitz in dieser Börse wurden bis zu 80000 Dollar bezahlt.

In der Nähe dieses Weltinstituts blüht die „Rinnstein-Börse"; hier werden Existenzen ebenso unbarmherzig vernichtet, wie in dem benachbarten Fortuna-Tempel. Hier auf der offenen Straße, mit Zustimmung der Polizei, ereignen sich die dieselben wilden Orgien, dieselben tollen Keilereien, wie in dem Fortuna-Tempel, der vor nicht langer Zeit im Beisein von Repräsentanten aller Nationen mit mittelalterlich-feierlichen Zeremonien eingeweiht wurde. Die Rinnstein-Börse, wie sie bezeichnend genannt worden ist, erzeugt die gleichen Tragödien, wie der offizielle Effektenmarkt. Vermögen werden hier in jeder Stunde gerade so verloren, wie dort, und öfter noch als in der „Stock Exchange" verschwindet hier eine Existenz, die in ihren Glanztagen Rockefeller in Schatten zu stellen versprach, mit einem Pistolenschuß. Der Neueingewanderte und der vom Hinterwald nach New York verirrte Landonkel fühlen sich stets zur schleunigen Flucht bewogen, wenn ihr Weg sie von der Battery her durch Broad Str. und Exchange Place führt. Mehr als einmal ist es tatsächlich vorgekommen, daß „kundige Thebaner" in dem festen Glauben, es sei ein blutiger Aufruhr im Gange, die „Feinste" alarmierten. Und oft schon haben sich hier Krawalle abgespielt, die polizeiliches Einschreiten nötig machten. Wilder noch schaffen sich hier die Leidenschaften der Wut und Habgier freie Bahn, als an mehr „geheiligter Stätte, wo das Dekorum alles gilt, und wo man es gewohnheitsmäßig versteht, sich zu beherrschen, selbst wenn die letzte Brücke zusammenbricht. Wer die menschliche Natur sich niemals zum Gegenstande seines Studiums gemacht hat, der sollte hier auf der finanziellen „Ablagerungsstätte" seinen



Broadway und Herald Square.

Macy's Kaufhaus. „Herald-Gebäude“.
34. Straße. 6. Avenue Hochbahn.

Anfang machen. Nirgends sonst offenbaren sich die menschlichen Gemütsbewegungen. Raubgier, Hoffnung, Enttäuschung und Verzweiflung so markant, wie unter diesem finanziellen Strebertum, dessen höchster Ehrgeiz darin liegt, eines Tages mit Rockefeller, Morgan, Keene, Whitney, Harriman und Konsorten um die Früchte des Millionen abgepreßten Schweißes ringen und vielleicht Milliarden erobern zu können. Sie alle lockt nicht der Sang der Loreley, sondern der goldene Kamm, und zu neun Zehnteln zerschellen ihre Kähne, wie der des liebeskranken Schiffers an den Felsen der Illusion. Jeder Kopf, dem man in diesem „illegitimen“ Börsengewimmel begegnet, ist eine Charakterstudie. Meistens sind es junge Leute, halb Elegants, halb „Rowdies“, die hier ihre ersten finanziellen Sporen zu erwerben versuchen. Eine große Mehrheit der Spekulanten, die mit Vermögen um sich werfen, besteht aus Clerks gewisser Maklerfirmen, welche sich wegen ihres „Dalles“ oder aus anderen Gründen den Zutritt zum Allerheiligsten, zur Effektenbörse, nicht verschaffen können. Gelegentlich begegnet man jedoch auch Gestalten, deren Chek einst Millionen wert war, die Schiffbruch gelitten haben, als sie sich im Hafen ihres Ehrgeizes glaubten, und nun versuchen, das Verlorene vom Rinnstein aus neu zu gewinnen.

Die Sekuritäten, die hier gehandelt werden, zählen meistens zu jener Kategorie, die an der offiziellen Wall Str. nicht legitim ist. Umgesetzt werden da zweifelhafte Grubenaktien, Anteilscheine gewerblicher Unternehmungen, Bonds schlecht stehender Eisenbahnen usw. Gelegentlich werfen allerdings auch die Auserwählten der Finanzaristokratie ihre „unverdauten“ Sekuritäten auf den „Rinnstein“, aber das gehört zu den Seltenheiten und ereignet sich nur dann, wenn eine der prominenten Maklerfirmen, um ihren Bankerott abzuwenden, ihr ganzes Haben sofort veräußern und ihre Not verheimlichen muß.

Die „Größen“ dieser Börse, die vielleicht ihr einziges Seitenstück in London hat, rekrutieren sich größtenteils aus jenen Schlaumeiern, die auf die nicht „alle werdenden Klugen“ spekulieren, aus den Dachauern, die enorme Profite versprechen und das ihnen anvertraute Geld in die Tasche stecken, wenn sie es nicht, wie sie ihren Kunden vorrechnen, in Differenz-Geschäften verspielen. Selten nur wechselt bei den scheinbar gigantischen Transaktionen ein Dollar Hände. Wenn ab und zu einmal ein Check ausgestellt wird, so gilt dies als der beste Beweis dafür, daß der Unterzeichner ein „Grüner“ ist und außerhalb des „Ringes“ steht. Hauptspekulanten hacken sich ebenso wenig die Augen aus, wie ihre Vorbilder anderthalb Block weiter oben, an Wall Str.

Trotz alledem werden jedoch an dieser eigenartigen Börse täglich viele Millionen, Riesenvermögen umgesetzt. „Hausse“ und „Baisse“, Intriguen und Chikanen, verwegene Kühnheit und Spitzbüberei „machen“ und vernichten an Broad Str. so viele

Vermögen, wie in dem grabesähnlichen Spielpalast gegenüber der Morgan'schen Bank. Wie dort, werden hier aus Jubel oder Ärger Hüte eingetrieben, Kleider zerrissen und Gesichter „verschandelt", nur daß hier das Spekulantentum es vielleicht etwas toller treibt, als wo es sich selbst aus selbstischen Gründen Zwang auferlegen muß und seinen kriegerischen Neigungen nicht ganz freien Lauf lassen darf.

Genau zur gleichen Minute, wie die „legitime", schließt die Rinnstein-Börse. Die Hunderte von Botenjungen, die umhergehetzt wurden, bis ihnen die Zunge buchstäblich aus dem Halse heraushing, atmen erleichtert auf. Lachend oder trübselig besteigen die Makler die in langen Reihen wartenden Kutschen, um sich von des Tages Strapazen am Seestrand oder in der Stadt mit leichtgeschürzten Schönen zu erholen, und das leichtgläubige Publikum bezahlt die Kosten. Verloren hat keiner der Herren etwas, denn sie sitzen mit wenigen Ausnahmen auf dem Trockenen und leben jahraus, jahrein vom Kredit und ihrem Witze, mit dem sie immer neue Opfer ködern.

Die Straße läuft südlich und endet in der Nähe der Battery am East River.

Der untere Broadway bis City Hall und seine Nebenstraßen.

Broad Street gegenüber, nach Norden laufend, liegt Nassau Street; an ihr liegt das prächtige Gebäude der 1843 gegründeten „Mutual Life Insurance Co.", einer der größten und besten Versicherungs-Gesellschaften der Welt; weiter befindet sich hier das Gebäude der Handelskammer, ebenso dasjenige der „New York Clearing Association"

Trinity Church (Dreieinigkeits-Kirche).

(Illustration Seite 61.)

Eine der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten des unteren New Yorks ist die der Wallstraße gegenüber am Broadway belegene Trinity-Church, die zwar leider zwischen den höher und höher werdenden Office-Buildings immer mehr verschwindet, andererseits aber als Reliquie so sorgfältig behütet wird, wie es einem Bauwerke gegenüber nur möglich sein kann. Die Kirche steht seit 1697, brannte im Jahre 1776 gelegentlich des großen Feuers, das etwa 500 Gebäude vernichtete, nieder und wurde dann in der heutigen rein gotischen Form errichtet und war erst im Jahre 1846 völlig wieder fertig. Zu dieser Zeit galt der Turm der Kirche allen Fremden ein guter Aussichtspunkt, von dem man ja in der Tat auch eine schöne Aussicht gehabt haben muß. Indes eins nach dem andern der sie heute umgebenden Kolossalgebäude entstand und nahm die Aussicht weg. Aber eins hat man ihr doch nicht nehmen können: ihren vorzüglichen Ruf und ihr herrliches Glockenspiel, das namentlich in der Neujahrsnacht Tausende und Abertausende in ihre Nähe lockt, um Ohrenzeuge zu sein, wenn hier das neue Jahr eingeläutet wird. — Die Kirche ist eine der reichsten in der Stadt; sie hat Grundbesitz in der Höhe von weit über 6 Millionen Dollars und ein jährliches Einkommen von mehr wie 500 000 Dollars, das zum Unterhalte von 8 Filialkirchen (St. Paul's Chapel eingeschlossen) und zu wohltätigen Zwecken verwendet wird.

Besonders sehenswert an und in der Kirche sind: der schlanke, formvollendete Turm, die Bronce-Türen nebst dem Haupteingange, ein Geschenk von William Waldorf Astor zum Andenken an seinen Vater, John Jacob Astor aus Waldorf im Großherzogtum Baden, der den Grund zu dem heutigen Riesenvermögen der Astors legte. Diese Türen kosteten 40 000 Dollars. Die Tür zum Haupteingange ist ein Geschenk von Carl Bitter, ebenfalls ein Deutscher. Die Unterlagen zu den Arbeiten auf den Panelen sind der Bibel entnommen und bedeuten: Die Ausweisung Adam und Eva's aus dem Paradiese, Jakobs Traum und die Himmelsleiter, die Annunciation und die Resurrection, die Vision auf dem Throne, die Öffnung des sechsten Saales. Die Nord-Tür ist von J. Massey Rhind und die südliche von Charles H. Niehaus geschenkt worden. Die Kirche ist immer ein bevorzugter Andachtsort von Deutschen gewesen, die sehr viel zu ihrer Ausschmückung getan haben. Besonders die Familie Astor hat ihr

reiche Stiftungen zugewandt, so z. B. den herrlichen Altar, reich in Marmor und Mosaiken gearbeitet, der über 100000 Dollars gekostet hat. — Auch der links von der Kirche befindliche Friedhof der Trinity-Kirchengemeinde ist der Besichtigung wert. Die erste Trinity-Kirche wurde auf einem alten Friedhofe erbaut und von diesem ist in der nördlichen Sektion noch ein Grabstein vorhanden mit der Inschrift: „Richard Churcher, gest. 5. April 1681 im Alter von 5 Jahren und 5 Monaten". An der Nordseite befindet sich auch das Grab von William Bradford, des ersten Zeitungsherausgebers in New York (New York Gazette i. J. 1725). Ferner liegen hier begraben: der berühmte Staatsmann Alexander Hamilton und Robert Fulton, der Erfinder des Dampfbootes; nach ihm ist die Fulton Street benannt. — Die St. Paul Chapel, von der noch die Rede sein wird, ist eine Filiale von Trinity. Die Plätze, auf denen diese beiden Kirchen stehen, als Bauplätze verkauft, würde einen fabelhaften Preis abwerfen.



„Trinity Church"
am Broadway, gegenüber Wall Street.
Siehe Seite 60.

Schräg gegenüber von Trinity Church steht der Palast der Union Trust Co. Weiter, zwischen Pine Street und Cedar Street, sehen wir das Prachtgebäude der Equitable Life Insurance Society, ebenfalls eine große Versicherungs-Gesellschaft. Man versäume nicht, einen Blick in das Innere des mächtigen Gebäudes zu werfen.

Wir passieren nun linker Hand Cedar Street und kommen zur Liberty Street (Freiheits-Straße), wo wir vor dem höchsten Turm-Gebäude der Welt stehen, dem 41 Stockwerk hohen „Singer Building" (Siehe Illustration Seite 25).

Die New Yorker Himmelskratzer.

Himmelskratzer ist die wörtliche Übersetzung für „Skyscrapers" — im Volksmunde sagt man dagegen „Wolkenschaber" oder ähnliches —; alle Bezeichnungen sind richtig, denn die Gebäude sind so hoch, daß es oftmals vorkommt, daß die höchsten Stockwerke derselben sich über den Wolken befinden. Die höchsten Gebäude sind:

	Fuß.	Stockwerk.
1. Bowling Green Building, 5—11 Broadway	272½	19
2. Broad Exhange Bld., Broad u. Exchange Place	276	20
3. Home Life Insuranze, 276 Broadway	280	16
4. Empire Building, Broadway u. Rector Street	293	20
5. American Tract Society, Ecke Nassau u. Spruce Street	306	23
6. St. Pauls Building, Ann Str. u. Broadway	308	26
7. Manhattan Life Insurance Co., 64 Broadway	348	17
8. Park Row Building, 21 Park Row	382	29
9. West Street Building, Cedar u. West Str.	404	28
10. Times Building, Broadway u. 42. Str. West	419	28
11. Singer Building, Broadway u. Liberty Str.	612	41

Der Fahnenknopf des Singer Building ist 700 Fuß über der Erde. — Für den Fremden bieten die „Himmelskratzer" natürlich die größte Anziehungskraft. Der Personen-Verkehr in denselben geschieht lediglich durch Elevatoren (Aufzüge), die 500—700 Fuß in einer Minute steigen. In den höchsten Gebäuden, wie Park Row und Singer Building sind diese Aufzüge in Local- und Expreßzüge getrennt. Die Lokalzüge verkehren von Etage zu Etage und bewältigen auch den Verkehr zwischen diesen selbst, während die Expreßzüge in der Regel erst beim 15. Stock ihre erste Station haben. Manche dieser Gebäude haben mehr Insassen wie eine mittelgroße Stadt. — Obwohl das Singer Building kaum fertig ist, hat eine große Versicherungs-Gesellschaft bereits Pläne für ein noch höheres Gebäude bei den Stadtbehörden eingereicht. Gegen diesen neuen Bau sind aber von vielen Seiten schwerwiegende Einwendungen erhoben worden, speziell von der Feuerwehr-Behörde. Man befürchtet bei einem etwaigen großen Feuer, daß man untätig zusehen muß, wie die oberen Teile der Gebäude vernichtet werden. Tatsächlich kann schon heute keine Spritze ihr Wasser so hoch werfen, wie die Gebäude hoch sind. Es wird befürwortet, den Bau ganzer Blockhäuser, also Gebäude, die einen ganzen Block (siehe S. 2) einnehmen und an jeder Seite des Blockes Ein- und Ausgänge besitzen, in Angriff zu nehmen. — Das Singer-Gebäude ist von allen bewohnten Häusern der Welt das höchste und übertrifft auch sonst, mit alleiniger Ausnahme des Eiffelturms in Paris (300 Meter gleich 984 Fuß hoch) an Höhe jede andere Struktur. Das Riesengebäude ruht 90 Fuß unter der Straßenoberfläche auf felsigem Gestein. Über dem Felsboden wurden Cement-Caissons erbaut, auf denen der Unterbau aus schwerem Stahl errichtet wurde. Das Hauptgebäude enthält 14 Etagen, und darüber empor hebt sich der gigantische Turmbau, einem modernen babylonischen Turme vergleichbar, an dessen Herstellung Menschen aller Völker und Sprachen geholfen haben. Als besonders erwähnenswert erscheint es, daß bei der ganzen Arbeit nicht ein einziger Unglücksfall mit tötlichem Erfolge vorgekommen ist. Das Gesamtgewicht des Baues beträgt 18365 Tonnen, 10000 davon wurden allein für das Gerippe verwandt. Achtzehn Fahrstühle bringen die 2500 Mieter und andere zu und von den Bureaus. Die Expreß-Fahrstühle gebrauchen nur 1 Minute Fahrzeit vom Erdgeschoß bis zur Spitze. Die verschiedenen Räumlichkeiten und Korridore werden mit 15000 Glühlichtern erleuchtet, eine Zahl, die hinreichen würde, um eine Stadt mit 25000 Einwohnern das nötige Licht zu liefern. Dampf- und Wasserröhren sind in einer Länge von 15 Meilen (etwa 25 Kilometer) im Gebäude. Auf der Turmspitze — etwa 700 Fuß hoch — befindet sich eine riesige kupferne Laterne, deren Scheinwerfer in der Umgebung die Nacht zum Tage machen. Die Lichter sind 60 Meilen weit auf dem Meere sichtbar und ersetzen den Schiffern einen Leuchtturm. Ein Riesen-Korkball, der des Nachts hell erleuchtet ist, gleitet jede Stunde an einem Pfosten auf der Turmspitze nieder, um den New Yorkern die Zeit zu künden. — Es ist nichts unterlassen worden, um das Gebäude absolut feuersicher zu machen. Die Fensterrahmen, die Türen und die innere Verkleidung sind aus Stahl verfertigt. Um das Gebäude vor Feuerschaden zu bewahren, wurde der Stahlrahmen mit Blöcken aus Jersey-Thon bekleidet, die bei der Fabrikation einer Hitze von 2000 Grad unterworfen worden sind. Auch die Zwischenwände sind aus Hohlziegeln konstruiert. Das Gebäude ist also nahezu vollständig unbrennbar.

Sind wir mit der Besichtigung des „Singer Building" fertig, gehen wir die Liberty Street hinab und schauen uns das herrliche Gebäude des „Chamber of Commerce" an. (Siehe Illustration auf Seite 63.)

Das Prachtgebäude ist in weißem Marmor ausgeführt, die Dekorationen in Bronze. Zwischen den Kolumnen sind Statuen von Alexander Hamilton, De Witt Clinton und John Hay angebracht. Die Skulpturen symbolisieren Handel und Verkehr. Der Hauptsaal enthält zahlreiche Gemälde hervorragender Handels- und Finanzmänner der Stadt. Besichtigung gestattet; man melde sich beim Kastellan.

Wir gehen dann Liberty Street weiter hinab und biegen rechts in die Washington Street ein, die uns nach Cortland Street (dicht am Hudson River) führt, wo wir vor dem neuen Church Street Terminal (Endstation) des „Hudson und Manhattan R. R." stehen (s. „Bahnhöfe", S. 12 und Illustration). In diesem Riesengebäude konzentriert sich der Lokal-Verkehr zwischen der Metropole und der volkreichen New Jersey-Seite. Es ist erwiesen, daß von dieser Seite täglich an 500000 Menschen nach Manhattan kommen, die hier in Stellung oder sonstwie beschäftigt sind, und daß diese Zahl ununterbrochen zunimmt. Da die Eisenbahngesellschaften in der Beförderung der Menschen durch Fähren an die Grenze der Betriebsmöglichkeit angekommen sind, indem es fast unmöglich erscheint, die vorhandenen Pier-Anlagen noch mehr zu belasten, andererseits aber

neue, wegen Mangel an Raum nicht mehr zu errichten sind, so mußte das Beförderungsproblem in anderer Weise zu lösen gesucht werden, und zwar durch Tunnel-Anlagen unter dem Hudson.

Die Church Street Terminal-Station ist das umfangreichste Gebäude der City. Es enthält 22 Stokwerke. Den Verkehr vermitteln 39 elektrische Fahrstühle. Der Bau verschlang: 200000 Tons Stahl, 37500 Tons Konkret (zerschlagene Steinmasse 16300000 Ziegelsteine (Bricks), 4500 Tons Terracotta, 120000 Quadratfuß Glas, 140 Meilen Gas- und Wasserröhren. Höhe des Gebäudes: über der Erde 275 und stellenweise 90 Fuß unter derselben. — Größter "Coffer-Dam" (Endstation) der Welt.

Die Züge von Jersey City laufen ein am Bahnsteig an Cortland Street, 30 Fuß unter der Erde, Ein- und Ausgang an Fulton Street. Hier ist der Punkt, wo vier Gleise sich übereinander befinden: 1. Hudson-Tunnel-Bahn, 2. Subway, 3. Straßenbahn und 4. Hochbahn. Der Warteraum unter Day Street verbindet direkt mit dem „Subway" und der Hochbahn. Der Bahnhof nimmt den ganzen Platz von Cortland bis Fulton Street (am Hudson River, also Westseite) ein.

Von Cortland Street (zwischen Pier 13 und 14) verkehrt eine Fähre nach Montgomery Street in Jersey City (zur Station des Pennsylvania Rail Road).

Wir gehen die Washington Street weiter hinauf bis zum Washington Market (zwischen Fulton und Vesey Street), welcher der Hauptstapelplatz für Obst und Südfrüchte ist. Östlich führt die Fulton Street zum Fulton Market (am East River), der denselben Ruf als Fischmarkt besitzt. — Fulton-Fähre nach Fulton Street in Brooklyn.

An der Südost-Ecke von Fulton Street und Broadway fällt der rote Backsteinbau der Abendzeitung „Evening Post" auf; weiter, gleichfalls



Chamber of Commerce.

Haus der Handelswelt, Liberty Street. Siehe Seite 62.

auf der rechten Seite des Broadway liegt die Park Bank. Gegenüber steht die

St. Pauls Chapel,

die älteste Kirche in New York, 1766 erbaut, mit Fassade nach der Westseite (Eingang in Vesey Street).

„St. Pauls Chapel“ (Kapelle) ist eine Reliquie aus der Kolonialzeit. Als hervorragendste Sehenswürdigkeiten werden die Stühle gezeigt, in denen Präsident Washington und Gouverneur Clinton nach der Erwählung des ersteren zum Präsidenten der Vereinigten Staaten dem Gottesdienste beiwohnten; dieselben befinden sich im nördlichen und südlichen Seitenschiff. Natürlich sind die Stühle nachgemachte. Monumente des Generals Montgomery, der die verunglückte Expedition gegen Canada (1775) führte und bei Quebeck fiel, Erinnerungen an Colonel Benedict Arnold, der die Kampagne mit dem ersteren durchführte, an Aaron Burr (s. S. 53), Thomas Addis Emmeth (dem irischen Patrioten aus der Revolution von 1798) und andere werden vom Kirchenwärter gern gezeigt (S. Illustr. S. 47).

Gegenüber der St. Pauls Chapel liegt das schlanke „St. Pauls Building“ und daneben das zweithöchste Gebäude der Welt: das „Park Row Building“, welches 29 Stockwerke besitzt und 382 Fuß hoch ist. (Siehe Illustr. S. 40.)

2. City Hall Park, Park Row, Bowery und St. Marks Place.

Der Broadway erreicht nun das Südende des City Hall Parks, eines von ansehnlichen Gebäuden umgebenen Platzes an der Stelle, wo in alter Zeit das Weideland der Ansiedler sich befand. An der Ecke zwischen Broadway und Park Row erhebt sich die

Post-Office (Haupt-Postamt),

ein gewaltiger Renaissancebau mit Mansardendach, 1876 vollendet. Der Turm ist 196 Fuß hoch. Die Zahl der jährlich abgehenden und ankommenden Briefe und anderen Postsachen beläuft sich in die Milliarden Stück. (S. Illustr. S. 45.)

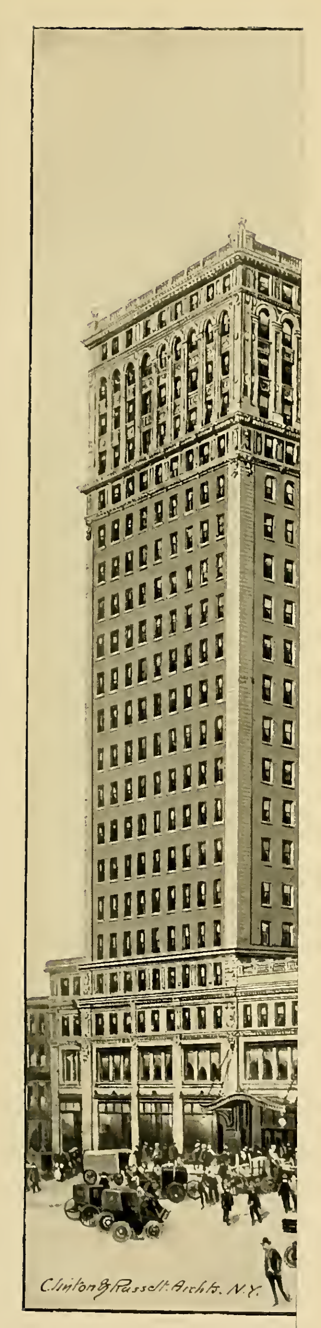
Die kleine Straße hinter der Post Office, die Park Row und Broadway verbindet, ist Mail Street, an welcher der eigentliche Park beginnt. Auf der Nordseite desselben steht die

City Hall (Rathaus).

(Illustrationen auf Seiten 17 u. 65.)

City Hall Park und City Hall gehören zusammen! Sie sind ein Stück New Yorker Vergangenheit und Leben zugleich und deshalb jedem teuer und ans Herz gewachsen. Der Platz ist das Zentrum des offiziellen Lebens der Stadt. Das Gebäude hat nur noch Bureaus für den Mayor, den Marshall und den Sheriff — alle anderen Bureaus sind seit langem wegen Mangel an Platz in anderen Gebäuden untergebracht. Das für heutige Verhältnisse niedrige, aber sehr umfangreiche Gebäude ist in den Jahren 1803—12 von John Mc Comb im Styl der Renaissance mit Säulenportikus und großer Freitreppe erbaut worden. Die Rückseite besteht aus weiß überstrichenem Quader-Sandstein, da man zur Zeit der Erbauung nicht glaubte, daß nördlich von hier jemals eine Person von irgend welcher Bedeutung wohnen würde. Als Hauptsehenswürdigkeit des Rathauses ist der „Governor's Room“ zu bezeichnen, welcher Besuchern von 10 bis 4 Uhr zugänglich ist. Der Saal enthält viele Erinnerungen an Washington, Jefferson, La Fayette, Hamilton und andere und wird nur zu Empfängen benutzt.

Hinter der City Hall, nach Park Row zu, steht das Court House (Gerichts-Gebäude), ein schmuckloser Marmorpalast mit der Hauptfassade an Chamber Street; besonders deshalb erwähnenswert, weil bei dem Bau



Copyright by Irving Underhill, N

Haupt Eingang,
Church Street.





Siehe Seite 12 und 62.

Church Street Terminal.

Haupt Eingang, Church Street.

Bahnhof des Hudson u. Manhattan Rail Road.
Endstation der Hudson River Tunnel-Bahnen.

Fulton Street, zum Hudson führend.





City Hall (Rathaus). Siehe Seite 64.

desselben etwa 12 Millionen Dollars (ca. 50 Millionen Mark) in die Taschen gaunerischer Politiker verschwunden sind und diese Tatsache einen riesigen Skandal verursacht hat, der mit der Verhaftung und Verurteilung des damaligen Präsidenten von Tammany Hall, Tweed, endete. Dieser Skandal wird für immer an Tammany hängen bleiben.

An der Südwest-Seite des City Hall Park ist Park Row. Diese kurze Straße läuft nur vom Chatham Square bis zum Haupteingange der Post-Office, wo sie in den Broadway einmündet. An Park Row, City Hall gegenüber, stehen einige interessante Gebäude, zum Beispiel das World Building (s. Illustr. S. 79), daneben das „Tribüne Building", gegenüber steht ein Kolossal-Denkmal von Benjamin Franklyn, des Schutzpatrons der amerikanischen Journalisten

Auf der Ostseite von City Hall Park ist die Endstation der Third (3.) Avenue Elevated Railroad und der Aufgang zur alten „East River" oder nach dem Volksmunde: Brooklyn Bridge. — Davor befinden sich zwei Ein- und Ausgänge zur Untergrundbahn. Gleich links vor dem Aufgange zur Brücke befand sich das stattliche Heim der „New Yorker Staats-Zeitung" (s. Illustration S. 39), das nebst vielen anderen Gebäuden von der Stadt angekauft und abgebrochen wurde, um Platz für die Tunnelbahn-Schleife zur Williamsburger Brücke zu liefern (s. S. 16). Auch wird hier ein riesiger Municipal-Palast erbaut werden, der nicht unter 20 und nicht über 30 Stock hoch werden soll. Voraussichtlich wird der ganze Platz, welcher der Stadt auf dem von Tryon Row, Park Row, Duane und Centre Street eingeschlossenen Terrain zur Verfügung steht, für dies neue Rathaus allein ausgenutzt werden Der Bahnhof der vorerwähnten Tunnelbahn-Schleife soll unter dem Gebäude angelegt werden. In demselben werden der Stadt 600000 Quadratfuß für Bureauzwecke zur Verfügung gestellt werden. Die Höhe des Baues soll definitiv festgestellt werden, sobald man sich einig darüber ist, ob auch die städtische Ge-

sundheitsbehörde hier ein Heim finden soll. Es soll ein Bau aufgeführt werden, welcher der Stadt zur Zierde gereicht, zugleich aber auch allen Verwaltungsbedürfnissen vollauf Rechnung trägt. Die Stadt bezahlt bisher jährlich etwa 550 000 Dollars Miete für ihre Bureaus. Das Gebäude wird annähernd 8 Millionen Dollars kosten.

Bei Chathams Square beginnt die Bowery (s. Ill. S. 68) — voll von Trinklokalen, Austernbuden, „lustigen" Café-Lokalen, Theatern, Trödelläden und andern Kaufgelegenheiten etc. und gewährt zu jeder Zeit ein höchst belebtes und — je nachdem — unterhaltendes Schauspiel. Die Bewohner sind neben Deutschen, Polen, Italienern Kinder aller Länder. — Five Points, zwischen Park Row s. ö., Centre Street westlich und Grand Street nördlich, stand lange Jahre im Rufe: der schlimmste Bezirk New Yorks, das Hauptquartier der Rowdies, Diebe und Trunkenbolde zu sein. Neuerdings hat es sich durch Anlage neuer Straßen, Abbruch der alten Tennement-Baracken, sowie durch das Vordringen des Verkehrs erheblich verbessert.

Links von Chatham Square laufen Mott Street und Mulberry Street (s. Illustration), erstere mit dem Chinesen-, letztere mit dem Italiener-Viertel ab; beide werden gekreuzt von der Bayard Street, dem Sitz der jüdischen Althändler. Diese Straßen werden noch näher beschrieben.

Um auf diese Gegenden einen flüchtigen Blick zu werfen, benutze man die 3. Avenue Hochbahn — aber zu sehen ist wenig angenehmes. — Wir gehen deshalb direkt die Bowery hinauf bis „Cooper Union", an die Ecke, wo die Bowery sich in 3. und 4. Avenue teilt. Vor dem hohen Braunsteingebäude steht ein Denkmal von Peter Cooper, der das Gebäude für gemeinnützige Zwecke stiftete; Kostenpunkt fast 1 Million Dollars. Das Haus enthält Schulen für fast alle Fächer, Bibliothek, Lese- und große Versammlungszimmer. — Gegenüber liegt das „Bible House", das Bibeln über die ganze Welt verbreitet. — Zwischen Second und Third (2. und 3.) Avenue, Nr. 24 South Mark's Place, liegt die „Children's Aid Society", eine der hervorragendsten wohltätigen Anstalten in New York, 1853 von ihrem verstorbenen Sekretär C. Loring Brace gegründet (gestorben 1890). Die Gesellschaft hat bis jetzt 24 Handwerkerschulen, 8 Logierhäuser, 14 Nachtschulen und einige Lesezimmer in verschiedenen Teilen der Stadt errichtet und besitzt mehrere Sommerheime für Kinder.

Links vom St. Marks Place liegt der weite „Astor Place" mit dem stattlichen Neubau der Mercantile Library (Bibliothek), an der Stelle des alten Opernhauses, 1891 vollendet. Die Bibliothek, mit schönem großem Lesesaal, besitzt an 300 000 Bände, die zum Teil sehr wertvoll sind. — An dem von Astor Place südlich auslaufenden „Lafayette Place" befindet sich die Astor Library, ein großer roter Flügelbau, und das „St. Josefs Home" für verlassene Kinder. — Astor Library, mit ca. 320 000 Bänden, wurde im Jahre 1848 von dem bekannten deutschen Millionär John Jacob Astor gegründet und in der Folge von seinen Söhnen und Enkeln reich bedacht (der Gesamtbetrag der Stiftungen beläuft sich auf etwa 2 Millionen Dollars). Sie besitzt die erste, zweite und vierte Folio-Ausgabe von Shakspeare (1623, 1632, 1685) und viele kostbare Autographen, Handschriften und Inkunabeln. Die von dem Gründer der Bibliothek vermachte Gemälde-Galerie enthält zwei Bilder des berühmten Malers Meissoniers und andere gute französische Bilder. Gegen 100 000 Leser benutzen jährlich die Bibliothek. — In der Nähe von Astor Place befindet sich der „Aldine Club" und die berühmte „De Vinne Press", die die vollendetsten Kunstdrucke in Amerika hervorbringen soll.

3. Broadway oberhalb City Hall.

Der Teil von Broadway oberhalb des City Hall Park enthält zahlreiche Eisenbahn- und Scalpers Offices (Billethändler) und Großhandlungen von „Dry Goods" (Kleiderstoffen). An der Ecke von Chambers Street, rechts, ist ein großer Marmorbau, ursprünglich von der Riesenfirma A. T. Stewart & Co. errichtet, jetzt von Geschäftsbureaus eingenommen; links liegt die Chemical National Bank, die mit einem Kapital von nur 300 000 Dollars Depots im Betrage von 30 Millionen Dollars verwaltet. Nr. 343 am Broadway ist die New York Life Insurance Co. (Ecke von Leonard Street).

Ein Block weiter hinauf läuf Franklyn Street, die wir rechts hinauf gehen und dann vor den Tombs stehen, die den ganzen Platz zwischen Franklyn, Leonard und Center Street einnehmen.

Die nächste Hauptstraße, die Broadway kreuzt, ist Canal Street, wo in alter Zeit ein Wasserlauf von Fluß zu Fluß lief, dann folgen Grand Street und Houston Street. — In Grand Street, Nr 321, befindet sich das „Bankhaus der Armen", das seit seiner Gründung im Jahre 1892 über eine Million Dollars zinsfrei ausgeliehen hat.

Hunderte, welche sich heute in geordneten Verhältnissen befinden, sind durch das prompte Eingreifen der Gesellschaft vor dem finanziellen Ruin bewahrt worden, während die Fälle, in welchen die äußerste Not gelindert, gewissermaßen „der Wolf von der Türe gehalten wurde", nach Tausenden zählen. Seit ihrem Bestehen hat die Gesellschaft in mehr als 50 000 Fällen Hilfe geleistet, und zwar mit einem verhältnismäßig geringen Barvermögen. Als die Gesellschaft 1892 in's Leben gerufen wurde, betrug der Kassenbestand weniger, als was jetzt häufig einer einzelnen Person als Darlehen gewährt wird Auch heute beträgt das Betriebskapital nicht über 10 000 Dollars; da aber dieser Betrag im Laufe eines Jahres ungefähr fünf Mal umgesetzt wird, so kann die Gesellschaft jährlich Darlehen von über 300 000 Dollars machen. Die Gründer dieser Bank haben zweifellos den wichtigsten Teil des „sozialen Problems" in praktischer Weise am besten gelöst. In diesem Sinne ist das Institut als eins der humansten in der Welt zu bezeichnen.

Broadway, zwischen „Bond Street" und „Grace Church", ist das Hauptquartier der Buchhändler, die auch in den anstoßenden Straßen zahlreich zu finden sind. Zwischen Grand Street und Houston Street befindet sich die Delancy Street, die den New Yorker Ausgangspunkt der am 19. Dezember 1903 feierlich eingeweihten neuen sog. „Williamsburger East River-Brücke" bildet. (Vergl.: „New Yorker Brücken", Seite 75 und Abbildung Seite 19).

Gegenüber von Astor Place, am Broadway, steht der große Geschäfts-Palast von John Wannamaker, der im Oktober 1907, im Beisein des Handelssekretärs Straus, dem Verkehr übergeben worden ist.

Dies Riesengebäude aus weißem Massachusett-Marmor, 9 Stock hoch und einen ganzen Block umfassend, ist ein Musterbau der amerikanischen Departement-Läden. Die innere Einrichtung ist geradezu verschwenderisch schön ausgestattet. Besuch sehr zu empfehlen. Der Besitzer hat fast gleich große Geschäfte in Philadelphia und Paris.

Indem wir nun den Broadway weiter hinaufgehen, sehen wir zunächst:

Grace Church (Gnaden-Kirche),

(siehe Illustr. Seite 75.)

deren rein gotischer Bau schlank in die Höhe steigt.

Grace Church ist ein wunderschöner Bau in weißem Sandstein mit Marmor-Verzierungen und erbaut von James Renwyk, dem Architekten der St. „Patricks Cathedral". Erbaut 1843–46. Geöffnet täglich von 9—5 Uhr.

Vier Blocks nördlich kreuzen wir die 14. Straße und stehen vor

Union Square,

einem der schönsten Plätze der unteren Stadt. (Siehe Illustr. Seite 11.)

Der kleine Park liegt zwischen Broadway und Fourth Avenue und 14. und 17. Straße. Broadway macht hier eine Biegung nach links und die Straßenbahnwagen haben eine sehr scharfe Kurve zu schneiden, die der Ecke den Namen: „Dead man's Curve (Toten Mannes Biegung) eingetragen hat. An den Ecken des Parkes

sind folgende Statuen angebracht: Abraham Lincoln (Südostecke), George Washington (Nordostecke), La Fayette (Südwestecke) und „Blackfood", indianischer Häuptling (Nordwestecke). Im Westen des Square ist die James Fountain, gezeichnet von Donndorf und „Made in Germany"; geschenkt an die Stadt von D. Willis James. Die Fontaine in der Mitte des Platzes floß zuerst am 14. Oktbr. 1842 bei der Eröffnung der Croton Wasserwerke. — Union Square ist ein Geschäftsplatz. Die 14. Straße läuft westlich zur 5. Avenue und 6. Avenue und deren Läden-Viertel (Shopping Distrikt).



Die „Bowery".
(Blick gen Norden.) Siehe Seite 66.

Östlich führt die 14. Straße zur Academy of Music und Tammany Hall; Hauptquartier der großen und einflußreichen demokratischen Vereinigung:

Tammany Society, die 1787 zu wohltätigen Zwecken gegründet wurde, aber sich bald zu einem politischen (demokratischen) Klub gestaltete und der Mittelpunkt der mächtigen Partei ist, die bis zum Jahre 1907 die Stadt beherrschte; ihr letzter „Boss" (Präsident) war Crooker, der vielfache Millionär und Sportsmann, der, gewarnt durch das Schicksal seines Vorgängers, den größten Teil seines Vermögens in England anlegte und selbst dahin übersiedelte. Der jetzige Präsident heißt Murphy. — Der Name stammt von Tammany, einem den Weißen freundlich gesinnten und populären Chef der Delaware-Indianer; derselbe übergab der Society als „Totem" einen Tiger, der seitdem das Wappen Tammanys bildet.

Die 14. Straße führt westlich zum Hudson River mit Fähre nach North Hoboken; östlich zum East River. Hauptfrequenz in der Gegend von der 3. bis zur 6. Avenue.

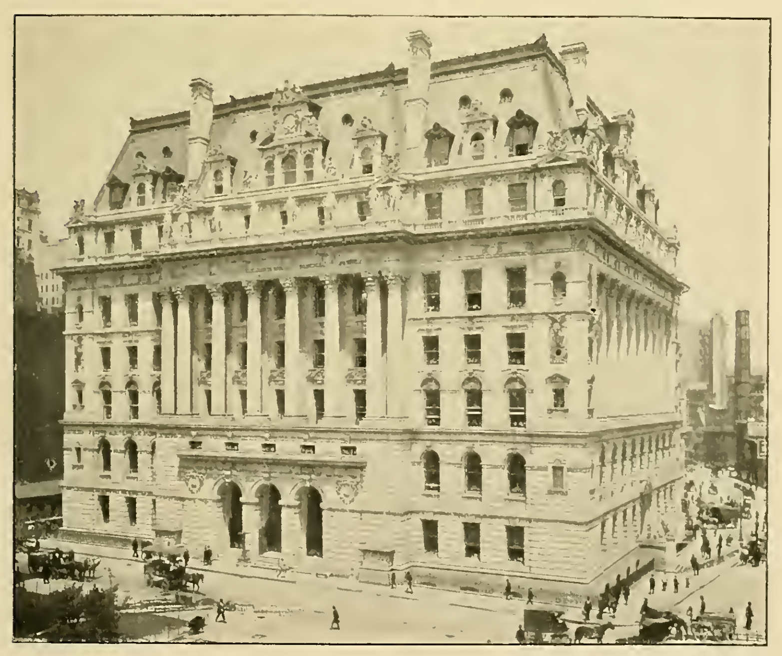
Zwischen Union Square und Madison Square erreicht Broadway seinen Höhepunkt und bietet mit seinen glänzenden, von der eleganten Welt stets überfüllten „Stores" (Möbel, Modewaren etc.) ein großartiges Bild New Yorker Straßenlebens. Bei der 23. Straße kreuzt er die „Fünfte Avenue" und führt an der West-Seite des „Madison Square" entlang, eines schönen Platzes mit Anlagen, einer Bronze-Statue des berühmten Admirals Faragut (1801—1870) von St. Gaudens (Nord-West-Ecke; auch der Sockel sehr schön), einem Obelisk zum Gedächtnis des General

Worth (1794—1849; West-Seite) und einem Standbilde William H. Seward's (1801—1872) von Rudolph Rogers (Süd-West-Ecke). An der West-Seite liegen die berühmten Logierhäuser: „Fifth Avenue Hotel" und das „Hoffman House", zwei der ersten Hotels der Stadt, und an der Ecke von 26. Str. das weltberühmte „Delmonico's Restaurant", von dem die Sage geht, daß man in ihm in kurzer Zeit sehr viel Geld verzehren kann, dafür aber von Kellnern bedient wird, die alle einen „langen Stammbaum" hinter sich haben; gegenüber liegt das „Brunswick Hotel". An der Ost-Seite des Platzes steht die „Madison Square Presbyterian Church", daneben das „Metropolitan Insurance Building"; weiter, nordöstlich, zwischen Madison Avenue und Fourth Avenue befindet sich der berühmte „Madison Square Garden". (Illustr. S. 49.)

Twenty-Third Street (23. Straße) ist wie die 14. Straße eine Hauptstraße für das Ladengeschäft und von Besuchern und Käufern stets belebt. — Von West 23. Straße laufen folgende Fähren (Ferrys) ab:

1. nach Ferry Street in Hoboken (für das Delaware, Lackawanna und Western R. R. Depot),
2. nach Pavonia Avenue in Jersey City (für das Erie R. R. Depot),
3. nach Railroad Avenue in Jersey City (für Pennsylvania R. R., Lehigh Valley, New York, Ontario und Western R. R. Depot),
4. nach Johnston Avenue in Jersey City, neben dem Bassin des Morris Kanals, (für Baltimore und Ohio R. R., Central R. R. of New Jersey, Philadelphia und Reading R. R. Depot).

An der belebtesten Ecke von Broadway, 5. Avenue und 23. Straße ist das merkwürdigste Haus der Welt errichtet und Anfang 1903 dem Verkehr übergeben worden; es heißt: The „Flatiron" oder „Bügeleisen-Gebäude". Es hat tatsächlich die Form eines gewöhnlichen Bügeleisens, ist ein Muster der Raumbenutzung und 20 Stockwerke hoch. Die



Hall of Records. (Archiv-Gebäude).
(Ecke Chamber- und Center Str.)



St. Patrick's Cathedral.
Fifth Avenue, zwischen 50. und 51. Straße. (S. Seite 81.)

Parterre-Räume sind für Läden eingerichtet, alle übrigen für Office's. Aber das Gebäude wird mit Recht nicht nur als das merkwürdigste bezüglich der Bauart, sondern auch als das „windigste" in der Welt bezeichnet. Es ist durch Sachverständige festgestellt worden, daß die dreieckige Bauart und die gerade Höhe des Gebäudes den Wind zwingt, hier die tollsten Sprünge zu treiben. Die Folgen davon sind häufig eingedrückte Spiegelscheiben in den gegenüberliegenden Schauläden und Schadenersatzprozesse gegen die Besitzer des merkwürdigen Gebäudes, das wir einem Besuche sehr empfehlen. (Siehe Illustration S. 5.)

An der Ecke von Sixth Avenue steht der großartige Masonic Temple (Freimaurer-Loge) mit 47 Meter hoher Kuppel und Sitzplätzen für 1 200 Personen. Zwischen Seventh (7.) und Eighth (8.) Avenues befindet sich das hohe Chelsea Apartment House und an der Ecke von Eighth Avenue das Grand Opera House. Östlich von Madison Square führt die 23. Street zwischen der School of Design und der Yung Mens Christian Association hindurch zum East River.

Die „National Academy of Design", an der Nord-Ost Ecke von 23. Straße, ein geschmackvoller Bau aus grauem und weißem Marmor mit Blaustein-Verkleidung (Eingang in der 23. Straße), ist eine teilweise Nachbildung des Dogenpalastes in Venedig.

Die Akademie ist eine der wichtigsten Kunstinstitute in den Vereinigten Staaten und besteht aus wirklichen Akademikern (N. A.) und Associates (A. N. A.). Im Frühjahr und Herbst finden hier Ausstellungen von Kunstwerken statt (die Frühjahrsausstellung ist stets die bedeutendste), von denen namentlich die ersteren von der fashionablen Welt viel besucht werden. Der hier erteilte Unterricht in den schönen Künsten zieht zahlreiche Schüler an und hat seit langem ausgezeichnete Resultate erzielt. Trefflich sind auch die Kunstschulen der Art Students League im Gebäude der „American Fine Art Society", die von mehr als 1000 Schülern besucht werden.

In der 27. Straße, links, bis Madison Square durchgehend, liegt der „Madison Square Garden" (Illustr. Seite 49).

Wir gehen nun den Broadway hinauf bis zur 31. Straße, wo wir links abbiegen und an der 7. Avenue vor dem Haupt-Eingange des neuen Bahnhofes der „Pennsylvania Rail Road Co." stehen. (Vergleiche Artikel: „Bahnhöfe" u. Illustr. Seite 12.)

Dieser Riesenbau nimmt den ganzen Raum zwischen der 7. und 8. Avenue und der 31. und 34 Straße ein und bildet eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges. Die Haupteingänge befinden sich an 7. Avenue, leicht erkenntlich durch die 35 Fuß hohen Dorischen Colonnaden. Die Tracks (Schienen) liegen 40 Fuß unter dem Straßen-Niveau. Der Hauptwarteraum hat eine Höhe von 150 Fuß, Länge von 320 und Breite von 110 Fuß; er ist der größte in der Welt. — Die Schienenstränge, die unter diesem Bahnhofe laufen, stellen durch Tunnel eine direkte Verbinduug von New Jersey nach Long Island, den New England-Staaten und Nordost-Canada her.

An Broadway und 32. Straße befindet sich die stattliche „Union Dime Savings Bank". Bei der 33. Straße kreuzt der Broadway die Sixt Avenue und führt unter dem Elevated Railroad (Hochbahn) hindurch. Rechts, an der Ecke von 34. Street, ist das Congregational Tabernacle. An der Ecke von 35. Straße ist der Neubau des „New York Herald", das deutschfeindlichste Blatt in den Vereinigten Staaten, (siehe Illustration: „Herald Square"). Das berühmte „Metropolitan Opera House" (s. Illustr. Seite 35), das die Hauptpflegestätte deutscher Opern in den Vereinigten Staaten ist, steht zwischen 39. und 40. Straße.

Von dem Geschäftsumfange dieses Riesen-Theaters kann man sich einen Begriff machen, wenn man vernimmt, daß allein das Abonnement der Wintersaison 1907/8 über 550 000 Dollars betrug.

An 42. Straße gehen wir rechts ab. Nach einem kurzen Gange — 3 Block weit — stehen wir an Park Avenue vor dem

Grand Central Depot (Haupt-Bahnhof). (Illustration S. 14.)

Dieser gewaltige Bahnhof der „New York Central und Hudson River R. R." (Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft) ist einer der größten Bahnhöfe der Welt und als solcher eine Sehenswürdigkeit; er nimmt allein ganze Häusergevierte für sich in Anspruch. Haupteingang an 42. Straße.

Von dem Betriebe auf diesem Bahnhof kann man sich am besten einen Begriff machen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Riesen-Bahngesellschaft im Jahre 1900: 3580 Lokomotiven, 3600 Passagier-Wagen etc. und 150400 Fracht-Wagen besaß und daß sie 10430 Meilen Geleise kontrollierte. Die Gesellschaft begann ihren Betrieb im Jahre 1831 mit der Maschine „De Witt Clinton", die einige Passagier-Wagen zog und 15 Meilen in der Stunde zurücklegte, wogegen heute einer der besten Züge der Gesellschaft zwischen New York und Buffalo jede Stunde 80 Meilen eilt; im Jahre 1905 beförderte die Gesellschaft über 65 Millionen Passagiere.

Die Verbindung mit dem Bahnhof ist von allen Seiten sehr bequem und folgende:

1. Vom Broadway und vom Norden oder Süden durch Untergrundbahn — große Station unter dem Bahnhof;
2. 3. Avenue Hochbahn von Norden oder Süden; Umsteigestation an 42. Str. und 3. Avenue, von wo eine besondere Hochbahn durch die 42. Straße nach dem Bahnhof läuft;
3. Durch 3. und 4. Avenue Straßenbahnen.

Die Gebäude- und Gleis-Anlagen des Bahnhofs haben in den letzten Jahren eine große Veränderung erfahren. Durch Enteignungsverfahren und Kauf sind auf der nördlichen Seite der Anlage etwa 10 Straßenblocks zu derselben geschlagen worden.

An 43. Straße biegen wir links ab und gehen bis zur 6. Avenue, wo wir vor dem Kolossalgebäude des Hippodrome stehen, das den ganzen Block bis zur 44. Straße einnimmt (s. Illustr. S. 42). Die Besitzer dieses Riesen-Zirkusses haben im Sommer in Coney Island ein ähnliches Etablissement im Betriebe.

An der Kreuzung des Broadway an 42. Straße East und der 7. Avenue, an „Longacre Square", steht das 26 Stock hohe neue Gebäude der „New York Times". Unter dem Hause befinden sich deren Maschinenräume und unter diesen eine große Station des Subway. (Siehe Illustration Seite 43.)

Ecke Broadway und 44. Straße steht das neue Hotel Astor, ein Riesenhotel, das der Familie Astor, von der schon wiederholt die Rede gewesen ist, gehört und das unter der Verwaltung der „Waldorf Astoria Hotel Co." steht.

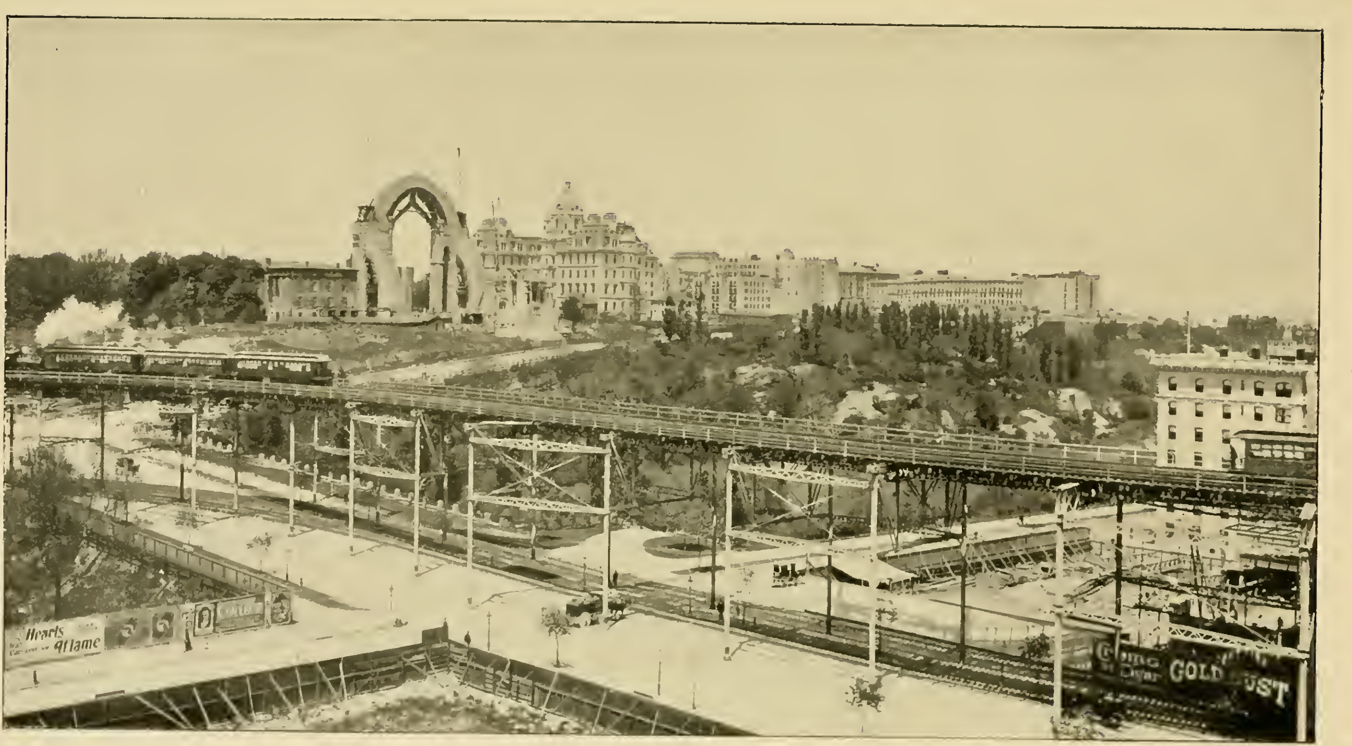
Von hier an verliert der Broadway sein großstädtisches Bild; an der 59. Straße läuft er am „Columbus Circle" vorbei, links am Central Park entlang und heißt jetzt Boulevard, als welcher er bis zum Harlem River weiter führt.

4. New Yorker Brücken.

1. New York und Brooklyn Bridge.

Dieselbe ist die größte Hängebrücke der Welt und ein Wunderwerk der Ingenieurkunst. Sie endet in New York an Park Row, gegenüber dem City Hall Park, wo sie direkten Anschluß an den Subway (Untergrundbahn), den Elevated (Hochbahn), sowie an die Untergrundbahn-Verbindungs-Schleife nach der Manhattan- und der hinter dieser liegenden Williamsburger Brücke hat. (S. Illustr. S. 7.)

Den Plan zu dem Wunderwerke entwarf der deutsche Ingenieur John A. Roebling nachdem er bereits die berühmte Brücke über den Niagara gebaut hatte und durch seine Werke längst selbt berühmt als Brückenbaumeister war. John A. Roebling kam 1879 durch einen Unglücksfall zu Tode, worauf sein Sohn, Washington Roebling, den Titanenbau zu Ende führte. Die Brücke wurde 1875 vom Staat übernommen, deren Verwaltung im Jahre 1901 fast zu einer Panik geführt hätte. Einige der schweren Drahtseile der oberen Hängebrücke waren zerrissen und im Volke glaubte man schon fest an eine bevorstehende gräßliche Katastrophe — doch waren die Befürchtungen, die sich indes dem ganzen amerikanischen Festlande mitgeteilt hatten, grundlos ge-



Morningside Park und Cathedral Heights. (Siehe S. 92 u. 94.)

Torbogen d. „Cathedral of St. Johns the Devine“, soll in ca. 50 Jahren vollendet sein. St. Lucke's Hospital. Neunte Avenue. Elevator Curve an d. 110. Straße.

wesen. Die eingeleitete Untersuchung ergab zwar den Riß der Seile und auch eine übergroße Belastung der Brücke, die fast das Doppelte erreicht hatte, als beim Bau in Aussicht genommen worden war, nahm aber alle Befürchtungen in betreff der Sicherheit der Brücke, die daraufhin wieder in vollen Betrieb genommen wurde. Betreffs des Verkehrs auf der Brücke ist zu sagen, daß der Schätzung nach im Jahre 1901 nicht weniger als 100 Millionen Menschen dieselbe passierten. Am 10. November 1902 wurde eine wirkliche Zählung vorgenommen; dieselbe ergab: auf Straßenbahnen fuhren 147 660, in durchgehenden Hochbahnzügen 18 841, in Brückenzügen 140 796. Dazu kommen die Fußgänger und die mit Wagen die Brücke kreuzten, ungefähr 22 000. An diesem Tage allein also konnten 329 297 Menschen gezählt werden.

Die Promenade ist frei, Trolley oder elektrische Cars 5 Cents, Brücken-Cars 3 Cents (1 Weg), hin und zurück 5 Cents. — Es sollte niemand versäumen, eine Fahrt oder einen Gang über die Brücke zu machen. Die Aussicht, von der Mitte des höchsten Bogens aus, ist nach allen Seiten hin interessant. Einen ganz gewaltigen Eindruck macht das Riesenbauwerk vom Wasser aus und der Fremde sollte eine Fahrt mit der Fulton Ferry nach Brooklyn hinüber nicht scheuen, um sich den Kollossalbau von unten anzusehen. Die Fulton Ferry fährt am Fuße unterhalb der Brücke ab. — Der Bau der Brücke begann im Jahre 1870, der Betrieb wurde im Jahre 1883 eröffnet; also 13 Jahre war das Titanenwerk im Bau. Die Gesamtkosten betragen 21 Mill. Dollars, etwa 85 Mill. Mark. Die Brücke hat die größte Bogenspannung der Welt und ist ein gewaltiger Triumpf der Ingenieurkunst des 19. Jahrhunderts. Die Spannung von Turm zu Turm beträgt 1595 Fuß 6 Zoll, = etwa 490 Meter. Die Spannung der Seile vom Turm nach dem Ankerplatz beträgt 930 Fuß auf jeder Seite. Die Auffahrt der Manhattan Seite beträgt 1562 Fuß 6 Zoll. Die Total-Länge der Brücke beträgt 5989 Fuß und mit der Brooklyner Auffahrt 6537 Fuß (1 Meile = 5280 Fuß und 1 Meile = 1609 Meter). Die Türme haben eine Höhe von 278 Fuß über Hochwasser. Die Höhe vom Wasser zum Fahrweg beträgt 119 Fuß. Die Breite beträgt 85 Fuß. — Die Türme ruhen auf Caisson-Fundamenten. Der Manhattan Caisson hat ein Felsenbett 78 Fuß unter Hochwasser, der Brooklyner ein solches von 45 Fuß. Jeder Caisson wiegt 7000 Tonnen und ist gefüllt mit 8000 Tonnen Concret (zerschlagene Steinmasse). Die 4 Kabelseile wiegen zusammen 6800000 Pfund. Des „natürliche Leben" der Brücke ist auf 20000 Jahre berechnet. — Die Brücke hat eine Central-Promenade für Fußgänger, zwei Schienengleise, und zwei Wege für Wagen und elektrische Straßenbahn.

2. Die Manhattan oder Navy Yard Bridge.
(Marine-Station-Brücke.)

(Noch im Bau begriffen und wird erst 1910 in Betrieb genommen.)

Diese befindet sich nördlich von der alten Brooklyner Brücke und beginnt zwischen Forsyth und Chrystie Street in New York und endet zwischen Adams und Washington Street in Brooklyn, in der Nähe der Navy Yard. Die Ausläufer überschreiten die Washington Street und ziehen sich in gerader Linie bis zu einem Punkt der Myrtle Avenue zwischen Gold und Prince Street und führen dann in einer Kurve zwischen den letztgenannten Straßen nach der Willonghby Street. Solchergestalt wird eine Verbindung zwischen der Atlantic sowie Flatbush Avenue einerseits und Bowery bez. Broadway in New York andererseits geschaffen. Die Brücke wird den River in einer Länge von 1445 Fuß überschreiten und wird mit den Auffahrten 9330 Fuß lang sein. Der Bau der Türme in Brooklyn und Manhattan verschlang fast 1 Million Dollars. Um festen Untergrund für die Fundamente zu gewinnen, wurden auf der Manhattan Seite 4000 mächtige Baumstämme von je 40 Fuß Länge in das Ufer gerammt, und auf diesem Phahlrost das eigentliche Fundament aus Beton konstruiert. Auf diesen

Fundamenten wurde als Piedestahl für die Türme weiteres Mauerwerk mit einem Kostenaufwand von 150000 Dollars aufgeführt. — Nach seiner Vollendung wird sich das Cyklopenwerk in seiner Gesamtbreite als eine Brücke mit zwei Etagen präsentieren. Der innere Raum der ersten Etage ist in einer Breite von 35 Fuß für den Wagenverkehr bestimmt; auf jeder Seite des Fahrweges werden je 2 Geleise für den Tiefbahn- und in der zweiten Etage vier Geleise für den Hoch- sowie Niveaubahn-Verkehr angelegt; die Fußgängerstege befinden sich an den Außenseiten der ersten Etage.

3. Die Williamsburg Bridge. (S. Illustr. S. 19.)

Dieselbe verbindet die Insel Manhattan von Delancey Street mit South 6. Street in Williamsburg (deutscher Stadtteil in Brooklyn). Im Gegensatz zu der alten Brooklyn Bridge ist diese ganz aus Stahl erbaut. Die Bauzeit derselben betrug 7 Jahre (bei der alten 13), ihre Struktur ist doppelt so stark wie die der alten, sie ist einhalbmal breiter als die alte; sie ist die schwerste Hängebrücke der Welt und die größte auf dem amerikanischen Kontinent. — Die Bogenspannung dieser Brücke beträgt 1600 Fuß, die Länge zwischen beiden Endstationen beträgt 7200 Fuß. Die Stahltürme sind 335 Fuß hoch. Sie ist 118 Fuß breit und hat 4 elektrische Linien, 2 Kabellinien, 2 Fahrwege, 2 Fußgängerstege und 2 Bicyclewege. Der Kostenbetrag der Brücke betrug 12 Millionen Dollars. — Auf der Manhattan-Seite der Brücke befindet sich eine gigantische Tiefbahn-Station, die sich drei volle Straßen-Gevierte unter der Delancey Street hinzieht. In diese laufen alle Hochbahn- und Straßenbahn-Züge, die über die Brücke fahren, ein. Hier ist auch die Hauptstation für die Ringbahn (Schleife), welche die Brooklyn Bridge mit der Williamsburger Brücke verbindet.



Grace Church (Gnaden-Kirche).
Broadway u. 10. Straße. Siehe Seite 67.

Es ist sehr schwer, den Eindruck dieser Monumental- und Kolossalbauten auf den Fremden zu schildern, man muß selbst sehen und ihn in sich aufnehmen! Der Verfasser sah manches große Brückenbauwerk, aber was sind z. B. die Kölner Rheinbrücke, die Hamburger Elbebrücke und die Firth of Fourth Bridge in Schottland gegen diese Cyclopenwerke!

4. Blackwell's Island Bridge.

(Im Bau begriffen.)

Diese Brücke wird New York und Long Island City verbinden. Die Anfahrt auf der New Yorker Seite beginnt an der 2. (Second) Avenue,

zwischen 59. und 60. Straße, überschreitet vor dem Flußufer „Button Place" und überspannt den West Channel (Kanal) des East River. Auf dem Island hat sie feste Seilträger. Der East Channel wird gleichfalls in einem Bogen überspannt. Die Brücke besteht also aus 3 Abteilungen. Die Anfahrt in Long Island City beginnt an Hunter Avenue, nahe der Jackson Avenue Hochbahn und der Strecke des Long Island Rail Road.

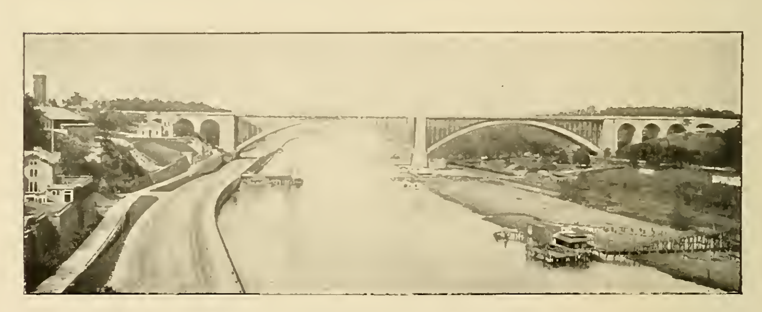
5. Harlem River Brücken.

Der Harlem River verbindet den East River mit dem Hudson, wodurch Manhattan zur Insel wird. Über diesen River führen viele Drehbrücken (nach deren Muster ist die neue Drehbrücke in Wilhelmshaven (Deutschland), die dort Stadt und neuen Hafen verbindet, erbaut worden). Die interessantesten Brücken sind:

a) Washington Bridge, am West 181. Street, imposantes Bauwerk aus Stahl, Eisen und Granit, nach dem Muster der Brooklyn Bridge erbaut; sie hat 2384 Fuß Länge und 80 Fuß Weite, 135 Fuß Höhe über dem Wasser. Kostete: 2700000 Dollar.

b) High Bridge befindet sich in unmittelbarer Sehweite der ersteren. Eine Steinbrücke, die in 12 Viadukten den Fluß überschreitet.

c) Hudson Memorial-Brücke (noch nicht fertig) wird in der Verlängerung des Riverside Drive über den Harlem erbaut und eine Verbindung von Inwood Hights in Manhattan mit Spuyten Duyvil Heights in Bronx herstellen. Als Kunstbau ersten Ranges vorgesehen. Das ganze Bauwerk erhält eine Länge von 2845 Fuß. Der Harlem wird in einem gewaltigen Bogen in 710 Fuß lichter Weite und einer lichten Höhe von 183 Fuß über dem Wasserspiegel überspannt. Die Brückenbahn hat eine Breite von 50 Fuß, für den Fahrweg und für Fußgänger wird ein Raum von 15 Fuß reserviert; außerdem sind Anlagen für 4 Tiefbahngleise vorgesehen. Die Brücke wird mehrere Millionen Dollar kosten.



Washington Bridge über den Harlem River.
Nach Norden zu; oberhalb fließt der Harlem in den Hudson. Links Turm der Wasserleitung und Luxusstraße am Harlem.



Natural History Museum.

Siehe S. 91. (Naturhistorisches Museum.) 77. Straße.

9. Die Avenues, Museen und Parks.

Die Avenues, einst als Privatstraßen angelegt und als solche lange Jahre benutzt und gegolten, haben in den letzten zehn Jahren ihren ursprünglichen Charakter größtenteils verloren. Der unaufhaltsame Zug der Bevölkerung aus den unteren Stadtteilen nach dem Norden und das mit dieser vorwärts drängende Geschäftsleben sind die Ursachen der Veränderung. Wo früher zwei- und dreistöckige Privathäuser den vornehmsten Familien als Wohngebäude dienten, erheben sich bereits seit Jahren zwanzigstöckige Mietshäuser und Geschäftstürme, und an den meisten dieser „Avenues" sind dazu bald Haus an Haus die unteren Räumlichkeiten zu Ladenzwecken ausgebaut worden. Diejenige, welche ihren Charakter als Privatstrasse noch am längsten bewahrt hat, die weltberühmte Fifth Avenue — auch sie fällt immer mehr dem Geschäftsleben zum Opfer. Der einzige Unterschied in dieser Beziehung zwischen ihr und den andern ist nur, daß hier das Geschäftsleben ein vornehmeres Gesicht hat — aber sonst Geschäft hier wie dort. Ein altes Patrizierhaus nach dem andern muß fallen, um modernen Neubauten mit Laden- und Geschäftseinrichtungen Platz zu machen. Und daß diese Umwälzung sich nicht schon früher und schneller vollzogen hat, daran ist einzig und allein der nahezu unermeßlich zu nennende Wert des Grundeigentums schuld, der bald eine märchenhafte Höhe erreicht — bis zu 250 Dollars für den Quadratfuß werden heute schon bezahlt — und die an ihr liegenden altberühmten Gebäude, Kirchen etc., sowie die von ihr abzweigenden Hauptstraßen. Hierdurch und als eine der Hauptzugangsstraßen zum Central Park wird Fifth Avenue auch dann noch existieren, wenn die

anderen längst vom Verkehrsleben aufgesogen worden sind und ihren Namen nur noch als Erinnerung an die einstigen Park- und Alleestraßen New Yorks tragen. Und deshalb lohnt es sich für den Fremden auch noch immer, eine Stunde auf der Fifth Avenue zu flanieren und das, namentlich Sonntags vormittags, zwischen 11 und 1 Uhr, reiche Leben und Treiben auf derselben zu beobachten. Die Ringstraßen in Wien, Unter den Linden in Berlin und die Georgstraße in Hannover dürften aus deutschen Landen dem Verkehr nach der Fifth Avenue am nächsten stehen. In architektonischer Beziehung steht dieselbe aber gegen die genannten europäischen Prachtstraßen weit zurück. Die anderen Avenues sind einer besonderen Beachtung für den Fremden nicht wert, soweit nicht an bestimmten Plätzen besondere Gebäude oder anderes zu besichtigen ist. Es mag hier noch einmal wiederholt erwähnt sein, daß alle 18 Avenues die Insel Manhattan der Länge nach — also von Süden nach Norden und umgekehrt — durchlaufen und daß sie alle elektrischen Tramway-Verkehr besitzen. Die nachfolgende Liste derselben beginnt mit Avenue D am East River und endigt mit Twelfth Avenue am Hudson.

Avenues, östlich vom Central Park:

1. Avenue D, läuft von East Houston Str. bis 17. Str.
2. „ C, „ „ „ „ „ „ 18. „
3. „ B, „ „ „ „ „ „ 20. „
4. „ A, „ „ „ „ „ „ 24. „
5. First Avenue, „ „ „ „ „ „ 125. „
6. Second „ „ „ „ „ „ „ 127. „
7. Third „ „ „ St. Marks Place „ 129. „
8. Lexington Avenue läuft von 14. Str. „ 132. „
9. Fourth Avenue (Park Avenue), v. 14. Str. „ 135. „
10. Madison „ läuft von 23. Str. „ 136. „
11. Fifth „ „ „ Washington Place bis 140. Str.

Avenues, vor und hinter dem Central Park laufend:

12. Sixt Avenue, läuft von West 4. Str. bis 59. Str. (Central Park); hinter diesem, von 110. Str. an, läuft sie unter dem Namen Lenox Avenue weiter bis zur 142. Str.
13. Seventh Avenue, läuft von West 4. Str. bis 59. Str. (Central Park); hinter diesem läuft sie unter demselben Namen bis zum Harlem River weiter.

Avenues, westlich vom Central Park:

14. Eight Avenue, von W. 13. Str. bis 59. Str. (Columbus Circle), heißt von hier bis zur 110. Str.: Central Park West und läuft dann wieder als Eight Avenue weiter bis zum Harlem River.
15. Ninth Avenue, von W. 13. Str bis 111. Str (Morningside Park); hinter diesem läuft sie als „Morningside Avenue West“ bis zur 114. Str weiter
16. Tenth Avenue, von W. 13. Str bis 59 Str., von wo sie als Amsterdam Avenue bis zur 190. Str weiterführt
17. Eleventh Avenue, von W 13. Str.; läuft von hier als „West End Avenue“ bis zur 106. Str, wo sie in den verlängerten Broadway, der hier Boulevard heißt, mündet.
18. Twelfth Avenue, von W 23. Str. bis 60 Str.

1. Washington Square.

Washington Square ist einer der bemerkenswertesten Park-Plätze der Stadt, da er lange Jahre von den Wohnhäusern der vornehmsten New Yorker Familien umrahmt war. Heute gilt nur die Nordseite noch als „sehr vornehm“; an ihr wohnt auch der gegenwärtige Mayor (Bürgermeister) der Stadt: Herr Mc Clean; von irischer Abstammung. Die ganzen Häuser der Nord-Seite gehören zum Nachlaß des 1801 verstorbenen Kapitäns Robert Richard Randall, dem Stifter des Seemann's Heim: „Sailor's Snug Harbor“ auf der Nord-Seite von Staten Island. Der Zins-Ertrag aus der Stiftung des Kapitäns beläuft sich pro Jahr auf etwa 500 000 Dollars, die zu wohltätigen Zwecken verwendet werden müssen. Das an anderer Stelle erwähnte „Randalls Island“ ist nach dem Stifter benannt.



„Pulitzer" oder „World Building".
(Blick von der City Hall Avenue.)
Das Gebäude ist 28 Stockwerke = 275 Fuß hoch, rechts davon das Gebäude der „Tribune", links der Aufgang zur Brooklin-Brücke. Siehe Seite 65.

An der Ost-Seite des Square stehen zwei hohe und umfangreiche Gebäude der New Yorker University: Schools of Law and Pedagogy (Juristische und pädagogische Facultäten). Die Süd-Seite ist fast ganz von der „Judson Memorial Baptist Church" eingenommen, deren Turm abends farbig erleuchtet ist. An der Westseite stehen einfache Häuser. In alter Zeit war auf dem Square „Potter's Field" (Armen-Kirchhof), auf dem mehr als hunterttausend Arme ihre letzte Ruhestätte gefunden haben. Die heutige Haupt-Sehenswürdigkeit auf demselben ist die „Washington Memorial Arch", zur Erinnerung an die Inauguration George Washingtons als ersten Präsidenten der Vereinigten Staaten nach dem Entwurf von Stanford White; errichtet 1889 zur hundertjährigen Erinnerungsfeier. (S. Illustr. S. 26.)

Das Material des Bogens, der den Fahrweg der hier beginnenden Fifth Avenue überspannt, besteht aus weißem Marmor aus Massachusetts. Die Spannung desselben beträgt 30 Fuß, die ganze Höhe 77 Fuß. Der Kostenpunkt des schönen Bauwerks betrug 128000 Dollars, die durch Subskription aufgebracht worden sind. Über dem Bogen sind die Worte aus Washingtons erster Adresse an die Vereinigten Staaten eingraviert worden; sie lauten: „Let us raise a standart to wich the wise and honest can repair. The event is in the hands of God" (Laßt uns errichten ein Bauwerk vornehmer und weiser Denkungsart. Die Zukunft liegt in der Hand Gottes). Ausserdem besitzt der Platz einen großen Brunnen und ein Bronze-Denkmal des italienischen Freiheitskämpfers Garibaldi von L. Halley. Durch University Place ist der Square mit Union Square verbunden.

2 Fifth Avenue (bis Central Park).

Bis zur 23. Straße besitzt die Fifth Avenue ganz den Charakter einer Geschäftsstraße, doch läßt sich an der Bauart der Häuser deutlich erkennen, daß sie früher Wohnzwecken gedient haben. Erwähnenswert aus dieser Gegend der Straße sind nur einige Gebäude; bei der 10. Straße: die „Church of the Ascension", 16. Straße: das „Judge Building", 18. Straße: das „Constable Building", 21. Straße: das alte „Union-Club"-Gebäude (gegr. 1832 und der älteste politische Club der Stadt), das neue Clubhaus des Vereins befindet sich an 51. Str. — Bei der 23. Straße erhält die Avenue ein großstädtisches Gesicht, und Fremde, die über wenig Zeit verfügen, sollten von hier aus ihre Besichtigung beginnen. Ecke der 23. Straße, rechts, steht das „Flatiron Building" (Siehe S. 5), an der linken das berühmte „Fifth Avenue Hotel".

Das „Fifth Avenue Hotel" ist erbaut worden in den Jahren 1856 bis 1859 und eins der historischsten Hotels des ganzen Landes. Der Prinz von Wales (der heutige König von England) war einer der ersten Gäste. Kaiser Pedro von Brasilien nebst Gemahlin hielten hier Hof. Jeder Präsident von Lincoln bis Mc Kinley ist hier registriert; überhaupt gleicht das Fremdenbuch des Hotels einem biographischen Dictionär. Parlor D. R. ist ein Raum, in dem Weltgeschichte gemacht wurde; hier hielt General Grant, bevor er 1863 zur Nordarmee abging, großen Kriegs- und Partei-Rat. Die Baukosten des Hotels betrugen 1 Million Dollars. Als es im Jahre 1900 auf dem Auktionswege verkauft wurde, erzielte es 4 Millionen Dollars. Der Mehrwert liegt hauptsächlich in dem so enorm gestiegenen Grundbesitz.

An der 25. Straße, rechts, steht die Statue des Admirals Farragut, links das Worth Monument. An 26. Str. ist das vornehme „Café Martin", französisches Restaurant, das viel von Künstlern, der sog. Lebewelt und Fremden besucht wird. An 27. Straße sehen wir das alte „Viktoria-Hotel" und an der nordwestlichen Ecke das Haus des „Reform Klub", an 28. Straße stehen die großen „Knickerbocker Apartements", an 29. Straße, südöstlich, der „Calumet Klub" und die „Marble Collegiate Church", an 30. Straße das Hotel „Holland House", in Nr. 319 ist der „Knickerbocker Klub". Den ganzen Platz von 33. bis 34. Straße nimmt das „Hotel Waldorf Astoria" ein. (S. Illustr. S. 30.)

An der 34. Straße beginnt „Murray Hill". Diese Gegend der Fifth Avenue war lange Jahre einer der allerfeinsten Wohnbezirke New Yorks.

Er ist benannt nach James Murray, ein pennsylvanischer Quäker, in dessen Hause am 15. September 1776 General Washington mit einer Anzahl seiner Offiziere weilte, als er von den Engländern unter General Howe nachgeforscht wurde. Der Geistesgegenwart der Frau Murray gelang es, die Engländer hinzuhalten und dadurch Washington Gelegenheit zur Flucht zu geben.

Das große Eckhaus an der 39. Straße ist der „Union League Klub", der größte republikanische Klub der Stadt und des ganzen Landes; errichtet 1863. Zwischen 40. und 42. Straße befindet sich die „New York Public Library" (Öffentliche Bibliothek), westlich ist „Bryant Park" mit einer Büste von Washington Irving und Statue des Dr. J. Marion Simo; errichtet von seinen Patienten und Freunden.

An 42. Straße (rechts östlich gehen) befindet sich das „Grand Central Depot“ (s. S. 12). An 43. Straße ist die Synagoge „Temple Emanu-El“, eine der größten und schönsten Synagogen der Stadt in maurischem Stil. An der nordöstlichen Ecke der 44. Straße befindet sich das weltberühmte Restaurant „Delmonico's“ (s. S. 69), gerade gegenüber das ebenso berühmte von „Sherry“. An der 50. Straße steht das „Buckingham Hotel“.

Den Block von der 51. bis 52. Straße nimmt die „St. Patricks Cathedral“ ein. (S. Illustr. S. 70.) Hinter der Kirche befindet sich die Residenz des Erzbischofs.

Die römisch-katholische St. Patricks Kathedrale ist die größte und schönste Kirche in Amerika. In gothischer Architektur gleicht sie den Dombauten in Rheims und Amiens in Frankreich, Köln a. Rhein und denjenigen von York, Westminister und Exeter in England. Der Erbauer war James Renwyk, berühmt durch seine Ausschmückung des Smithsonian Instituts in Washington. Der Eckstein ist am 15. August 1858 vom Erzbischof Hughes gelegt worden, in Gegenwart von über 100000 Menschen. Die Übernahme des Gebäudes sowie dessen Einweihung erfolgte am 25. Mai 1879 durch Kardinal Mc Closkey in Gegenwart von 36 Erzbischöfen und Bischöfen und über 450 Priestern. Das Material über dem Granitsockel ist weißer Marmor aus New-York und Massachusetts. Der damalige Preis für den Bauplatz betrug 60000 Doll. (heute Millionen wert). Die Kosten des Gebäudes betrugen 2 Millionen Doll. Die Kirche enthält 2500 Sitze. Der Plan ist in Kreuzform. Die äußere Länge beträgt 332 Fuß, Breite 174 Fuß, Umfang der Türme am Boden 32 Fuß. Die Höhe der Central-Gabel an Fifth Avenue Front beträgt 156 Fuß, diejenige bis zur Turmspitze 320 Fuß. Die innere Höhe beträgt 306 Fuß, Breite der großen Halle allein 96 Fuß, mit der Kapelle 120 Fuß, Länge 140 Fuß. Die Fenster tragen biblischen Bilderschmuck. Verschiedene Fenster hiervon sind der Kirche von Angehörigen der Gemeinde geschenkt; Wert derselben weit über 100000 Doll. Der Hochaltar ist ein Wunder an Stilreinheit und Schönheit In der Mitte ist die Statue des Heilandes, in den Seitentürmen diejenigen der Apostel Peter und Paul. Der Altar ist aus reinem italienischem Marmor mit eingelegtem Alabaster-Marmor. Der Hochaltar war eine Gabe des Kardinals Mc Closkey, der unter ihm begraben liegt. Unter dem Boden des Sanctums, nahe dem Hochaltar, ist eine Gruft als Begräbnisplatz für die Erzbischöfe der Kathedrale, in derselben ist der erste Erzbischof von New-York, der vorerwähnte Erzbischof Hughes begraben Der Thron des Erzbischofs ist aus reichgeschnitzter französischer Eiche. The „Chapel of Our Lady“ (Marien-Kapelle), an der östlichen Seite errichtet, wurde 1903 vollendet; Kostenpunkt 520000 Doll.; sie hat die Anlage der Kirche komplett gemacht. Die Kathedrale ist den ganzen Tag über geöffnet.

Der Kathedrale gegenüber, also an der Westseite der Avenue, zwischen 51. und 52 Straße, stehen die berühmten Vanderbilt-Zwillings-Häuser. An 53. Straße steht die altberühmte und vornehme St. Thomas Church (Protestant Episcopal). An der oberen Seite der 54. Straße ist der University Klub.

Die Fassade desselben enthält die Wappen von 16 amerikanischen Hochschul-Instituten und Universitäten; an der Avenue-Seite: Marine-Akademie, Kriegsschule West-Point, Universitäten Cornell, Hamilton, Dartmouth, New-York. An der 54. Straßenfront oben: Universitäten Columbia, Yale, Harvard, Princeton, unten: College of the City of New-York, Trinity, Rutgers, University of Pennsylvania, Union und Amherst.

In der 54. Straße, im ersten Hause an der unteren Seite steht das Palais von John D. Rockefeller, des Präsidenten der Standard Oil Company und reichsten Mannes der Welt, dessen Vermögen mit 600 Millionen Dollars (etwa 2700 Millionen Mark oder rund 3000 Millionen Kronen (österr. Währung) als sehr niedrig eingeschätzt sein soll.

Die große Fifth Avenue „Presbyterian Church“ an 55. Straße war lange Jahre der Wirkungsort des berühmten Kanzelredners Dr. John Hall und hat einen der höchsten Kirchtürme der Stadt. Gegenüber das vornehme Hotel St. Regis.

Zwischen 57. und 58. Straße befinden sich an den vier Ecken die Wohnsitze von vier sehr reichen Familien:

Mrs. Cornelius Vanderbilt (Nordwest), Hermann Oelrichs, von deutscher Abkunft, (Nordost), Harry Payne Whitney (Südwest), Mrs. C. P. Huntington (Südost).



Columbia University (Columbia Universität). Siehe Seite 93.

(Hinter dem Hauptgebäude links ist „Grands Tomb" sichtbar.) Im Hintergrunde der Hudson River und der Höhenzug der Palissaden.

Hiermit hat unser Spaziergang über die Fifth Avenue bis zum Central Park ihr Ende erreicht, denn der Raum von der 58. bis zur 59. Straße wird von der

3. Plaza

(siehe Illustration S. 34)

eingenommen, einem offenen Platz mit architektonisch schöner Umrahmung. An der Ostseite desselben stehen die vornehmen Hotels Savoy und New Netherland, an der Westseite das kostspielige Plaza Hotel, das inklusive seiner Einrichtung 3 Millionen Dollars kostete, an der Südseite des Platzes und Fifth Avenue das herrliche Cornelius Vanderbilt House.

Dies Palais ist wohl als das schönste Gebäude an der ganzen Avenue zu bezeichnen Es läuft von der 57. nach der 58. Straße. Der Stil ist der des Château de Boise in Frankreich. Die Säle im ersten Stockwerk sind im Stile Ludwigs XV. und XVI. von Frankreich dekoriert und eingerichtet. Die äußere und innere Ausstattung des Palais ist fürstlich zu nennen.

Dem Palais bezw. dem Hotel Plaza gegenüber, an der Südseite der „Plaza" und Ecke W. 59. Straße ist der Haupteingang zum Central Park.

Die Mitte der Plaza ziert eine Statue des berühmtesten Reitergenerals der Nordstaaten aus dem Bürgerkriege (1861—1865). Shermann von St. Gaudens; 1903 errichtet.

4. Fifth Avenue (Central Park).

Von der 59. bis 110. Straße führt die Fünfte Avenue an der Ostseite des Central Parks entlang und ist hier nur auf einer Seite mit Gebäuden besetzt, die sich vielfach durch Pracht und Eleganz auszeichnen.

Zu nennen sind u. a. der neue „Metropolitan Club", an der Ecke der 60. Straße.

Der Platz, auf dem dies Palais errichtet ist, gehörte einst dem Herzog von Marlborough. Das Gebäude ist gänzlich aus weißem Marmor gebaut, die Hallen von nubischem (ägyptischem) Marmor. Mit dem Grundstück kostete das Klubhaus anderthalb Millionen Dollars; es ist eins der feinsten in der ganzen Welt. Mit Bezug auf den Reichtum seiner Mitglieder ist der Klub bekannt unter dem Namen „Millionärs-Klub".

Drei Block weiter hinauf, an 63. Straße, ist der Progreß Klub, der größte und reichste jüdische Klub der Welt. An 65 Straße ist das große Doppelhaus von Mrs. William Astor, die in der reichen Gesellschaft die führende Rolle besitzt — den Ton angibt — und Colonel John Jakob Astor, und an Ecke von 66. Straße befindet sich das Havemeyer House; beides reiche Familien von guter deutscher Herkunft In Nr 858 wohnt der reiche Bankier Isaak Stern, der in praktischer Wohltätigkeit seines Gleichen sucht; er ist ein Vater der Armen, indem er in großem Stile pasteurisierte Milch verteilen läßt. Das Palais ist fürstlich eingerichtet. Daneben ist das Haus von C T Yerkes, der sein Vermögen durch den Bau von Straßenbahnen erworben hat; es kostet 3 Millionen Dollars und hat eine Gemäldesammlung im Werte von 2 Millionen Dollars; die größte Privatsammlung dieser Art in Amerika.

An der Nordseite der 68. Straße steht das Heim von William C. Whitney.

Derselbe kaufte das Haus für 650000 Dollars und ließ es dann vollständig umbauen, sodaß es im Innern einem Märchenschloß gleicht. Die ganze Einrichtung ist im Stile der italienischen Renaissance aus den Tagen von Leonardi da Vinci und Michael Angelo gehalten und so nahe wie nur möglich den Venetianer oder Florentiner Schlössern nachgeahmt. Viele Stöcke der Einrichtung stammen aus italienischen Palästen und anderen Teilen Europas, das Ganze hat Unsummen Gold gekostet. Der Ballraum gleicht einem Feenreich im Stile Ludwigs XIV.

An der 77. Straße ist die Lenox Library (Bibliothek) oder, wie ihr offizieller Name ist: „Lenox Branch of the New York Public Library, Astor, Lenox and Tilden Fundation". Dieselbe ist geöffnet von 9 bis 6 Uhr.

Der Gründer derselben, James Lenox (gelebt von 1800—1880), war ein passionierter Sammler von seltenen Büchern, Manuskripten und Bildern, die zuletzt einen Wert von über 3 Millionen Dollars erreicht hatten. Die ganze Kollektion schenkte er 1870 der Stadt New-York, zugleich damit das Gebäude, das allein 2 Millionen Dollars kostete und in den Jahren 1870—1877 aufgeführt wurde. Die Kollektion von 4300 Bibeln wird nur übertroffen von der ähnlichen Sammlung im britischen Museum in London. Der Hauptschatz hierunter ist die Mazarin-Bibel, welche die erste mit beweglichen Lettern von Guttenberg und Fust gedruckte sein soll. Die Americana und Shakespeariana der Bibliothek soll unübertroffen dastehen in Amerika. Fernere Schätze sind die historische Bancroft-Kollektion (gekauft für 80000 Doll.), die Joseph W. Drexel- und Astor-Kollektionen, umfassend 7800 Bände und 1500 Blätter über Musik, weiter die Stuart-Kollektion, bestehend aus einer Bibliothek von 10000 Bänden und 240 Gemälden und Bildern. Dies hochherzige Geschenk der Geberin war von einem Check über 300000 Dollars begleitet. Katalog ist für 15 Cents zu haben.

Der Bibliothek gegenüber steht das Hunt Memorial. Hunt war der Architekt der Lenox-Bibliothek. Die Büste ist gestiftet von den Kunst-Vereinen in Amerika.

An der Südecke der 74. Straße steht ein großes Braunsteinhaus, bekannt als das Pickhardt-Haus; dasselbe hat eine sonderbare Geschichte:

William Pickhardt, ein Deutscher, war im Chemikalienhandel ein vielfacher Millionär geworden und beschloß, einen Teil seines immensen Vermögens in einem Prachtbau eigenen Geschmacks anzulegen. Deutsche, englische und amerikanische Architekten entwarfen die Pläne hierzu; der eines Amerikaners wurde akzeptiert. Die Steine zu den Wänden wurden aus Deutschland, nahe dem Geburtsplatze des Millionärs, importiert; dann begann 1875 der Bau. Als das Fundament gelegt war, was 100000 Dollars verschlungen hatte, änderte der Bauherr seine Pläne und das Werk wurde für ein ganzes Jahr unterbrochen. Als die Wände des ersten Stockwerks fertig waren, kam nach einer langen Pause eine neue Änderung. Dann wurde das Gebäude fertig bis zum dritten Stock und — gefiel Mr. Pickhardt ganz und gar nicht, was zur Folge hatte, daß der Architekt sich bedankte, weiter mit ihm zu arbeiten. Ein Baumeister mußte zwei Stockwerke niederreißen lassen und ein neuer Architekt wurde engagiert; dieser war ein Deutscher, befand sich auf einer Ferienreise in Deutschland und starb hier plötzlich. Ein anderer Architekt brachte das Werk endlich, 1889, zu Ende, nach 14jähriger Bauzeit, doch dann erklärte Herr Pickhardt, es sei nicht das, was er gewollt, es gefalle ihm nicht und er wolle das Haus nie beziehen. Das Gebäude kostete jetzt über 1 Million Doll. und stand nun 6 Jahre leer, dann wurde es auf einer Auktion für 472500 Doll. verkauft. Einige Monate später war Mr. Pickhardt tot.

An der 77. Straße steht der Prachtbau von W. A. Clark, Besitzer von reichen Kupferminen in Montana und Senator dieses Staates. An der 90. Straße ist die Million-Dollar-Residenz von Andrew Carnegie; dies ist das letzte der vornehmen Privat-Bauwerke an der Fifth Avenue. An der 78. Straße ist der reich geschmückte Temple Beth-El, dessen Grundstück allein 750000 Dollar kostete.

Eingänge zum Central-Park an dieser Straße sind: an 59., 64. (Menagerie), 67., 72., 79., 82. (Museum of Art), 85., 90., 96., 102., 106. und 110. Straße.

An 120. Straße kreuzt die Avenue den „Mount Morris Square" und endet schließlich an der 142. Straße am Harlem River.

5. **Fourth Avenue** (Park Avenue).

Fourth Avenue (4. Avenue) zweigt am Westende der East 5. Str., vor dem Denkmale von Peter Cooper an Cooper Union, von der 3. Avenue ab und führt nördlich nach der 14. Straße, an dessen Südecke sich die altrenommierte Deutsche Sparbank befindet. Union Square läßt sie links (westlich) liegen und wendet sich nordöstlich. An der Ecke der 18. Straße sehen wir das Florence Apartment House, bei 19. Straße

das Panorama des Niagara, geöffnet von 10—1 Uhr; Eintrittspreis 50 Cent, bei der 20. Straße (rechts) „All Souls Unitarian Church" und bei der 23. Straße „Calvary Church". Weiter, an der Süd-West-Ecke von 23. Straße liegt das umfangreiche Gebäude der „Young Mens Christian Association" (Deutsch: Vereinigung christlicher junger Leute).

Diese Gesellschaft ist der geistigen Tätigkeit und Erholung junger Leute gewidmet; ähnlich den Jünglings-Vereinen in Deutschland. Im Jahre 1869 wurde das alte Gebäude mit einem Aufwand von 500 000 Dollars erbaut; seitdem sind viele neue hinzugekommen; alle aus freiwilligen Mitteln (z. B. ließ Cornelius Vanderbilt ein sechstes Gebäude, speziell für Eisenbahnarbeiter errichten). Heute umfaßt die Gesellschaft ein reiches und umfangreiches Terrain. Jemand, der „frisch" aus Deutschland gekommen, wird überhaupt kaum ermessen können, daß diese ganze große Kolossalanlage den Wert vieler Millionen Dollars repräsentiert und doch lediglich aus Gaben reicher Leute entstanden ist und diese gewaltige Höhe erklimmen konnte. Fremde sind stets willkommen. Die inaktiven Mitglieder dieser Gesellschaft verbreiten sich über All-Amerika.



Deutsches Hospital. S. Seite 39.

Von der 34. Straße an heißt Fourth Avenue: Park Avenue. Der Fourth Avenue Tramway fährt hier unter der Straße her. — Dieser Teil von Park Avenue durchschneidet das aristokratische Viertel von Murray Hill, zwischen Third (3.) und Sixth (6.) Avenues.

An der 42. Straße ist die Grand Central Station (s. S. 12). Hinter den Bahnanlagen, an 59. Straße, rechts, steht das große Klubhaus des Gesangvereins „Arion" (s. Illustr. S. 36), dicht dabei dasjenige des berühmten „Liederkranz" (s. S. 35), bei dem 1907 der nicht weniger berühmte „Wiener Männer-Gesang-Verein" als Gast war.

Den Raum zwischen der 66. und 67. Straße nimmt die Waffen- und Uebungshalle des 7. New Yorker Regiments, seit 1804 bestehend, ein. Besichtigung zu empfehlen.

An der Ecke der 77. Straße steht das berühmte Deutsche Hospital, mit Recht als eins der vorzüglichsten des ganzen Landes zu bezeichnen. (S. Illustr. S. 85.)

Park Avenue erreicht bei der 135. Straße den Harlem River.

6. Die übrigen Avenuen.

Lexington Avenue. Dieselbe beginnt bei Gramercy Park und läuft zwischen 3. und 4. Avenue. Von den an derselben liegenden Gebäuden sind besonders zu erwähnen: Ecke 23. Straße: „College of the City of New York" (2500 Studenten und eine Hausbibliothek von nahezu 40 000 Bänden) und das „Lexington Avenue Opera House" (Terrace Garden), ein vornehmes deutsches Theater-Restaurant und Vergnügungslokal, Sitz vieler deutschen Vereine.

Madison Avenue. Diese läuft zwischen 4. und 5. Avenue, beginnt am Madison Square, wo an der Nordost-Ecke der berühmte Madison Square Garden (s. Illustr. S. 49) liegt.

Madison Square ist das Herz der Stadt New York. Er grenzt an den Broadway, wo dieser am interessantesten ist. Fifth Avenue ist in der Nähe, Madison Avenue beginnt und die schöne, belebte 23. Straße läuft an ihm vorüber. Der Park selbst mit seinen gepflegten Rasenflächen, Fontänen und Statuen macht einen vorzüglichen Eindruck. An der Westseite liegen die Hotels: Fifth Avenue Hotel, Albemarle Hotel und das Hoffmann House. An der Nordostecke steht Madison Square Garden mit 357 Fuß hohem Turm, den eine Diana krönt An derselben Seite stehen das neue Riesengebäude der Versicherungsgesellschaft „Metropolitan Life“ und die „Presbyterian Church“, mit der Kanzel des Pastors Parkhurst, des rastlosen Kämpfers gegen die Unsittlichkeit. An der Südecke sehen wir das Flatiron Building und diesem gegenüber das Bartholdi-Hotel, in deren nächster Nachbarschaft „Delmonicos“ und „Sherrys“ sich befinden. Der Platz enthält vier Statuen. An der Nordostecke steht die Bronze-Statue des 21. Präsidenten der Vereinigten Staaten, Arthur, Nachfolger des ermordeten Präsidenten Garfield; gest. 1881. In der Südwestecke steht diejenige von Roscoe Conkling, Senator von New York 1867—1881. Die Fontäne an der Südostecke ist von Fräulein Emma Stebbins gestiftet. Dieselbe hat der Stadt für über 2 Millionen Doll. Geschenke vermacht. Südwestlich, dem Broadway zu, steht die Statue des früheren Gouverneurs von New York, William H. Sewars; derselbe bekleidete unter Lincoln den Posten des Staatssekretärs der Vereinigten Staaten. An der Fifth Avenue-Seite des Parkes steht das Denkmal des Admirals Farragut, des ersten Admirals der Vereinigten Staaten. Diesem Denkmal gegenüber steht dasjenige des Generals Worth, an der Ecke zwischen Fifth Avenue und Broadway.

Das Turmgebäude der „Metropolitan Life Insurance Company“ soll im Jahre 1909 fertig werden und wird dann das jetzige höchste Gebäude der Welt, das Singer Building, um diesen Ruhm gebracht haben, da der Turm 7 Stockwerke höher wird, wie der des ersteren. Das Gebäude liegt mit der Front an Madison Square und nimmt den ganzen Block zwischen Madison und Fourth Avenues und 23. und 24. Str. ein. Es wird das größte und höchste bewohnte Gebäude der Welt werden. Von seinem Umfange kann man sich aus den folgenden Angaben einen Begriff machen: Innerhalb des Gebäudes 16¼ Millionen Quadratfuß Raum, Total-Boden-Areal 25 Acker oder 1 085 663 Quadratfuß. Die Turmhöhe beträgt 658 Fuß über dem Straßen-Niveau. Anzahl der Etagen über der Erde: 48, unter der Erde: 2. Die Turmuhr befindet sich 346 Fuß hoch, ihr Durchmesser beträgt 24 Fuß (3 Etagen hoch). Die Plattform des Aussichtsturmes befindet sich 633 Fuß über der Erde. Die innere Einrichtung ist, wie bei allen diesen Company-Gebäuden, eine fürstliche und sehenswerte. New Yorker und Massachusett-Marmor sowie imprägnierte Oregon und Carlifornia-Harthölzer spielen dabei eine große Rolle. Zur Bekleidung der Aussenwände wird grauer Granit verwandt. Den Verkehr innerhalb des Riesen-Gebäudes werden 48 Elevatoren (Aufzüge) vermitteln. Die Illustration, welche dem Herausgeber seitens der Company für sein Buch zur Verfügung gestellt worden ist, gibt nicht allein ein herrliches Bild des Riesen- und Prachtgebäudes, dessen Turm heute bereits bis zur Uhr vollendet ist, sondern auch des Madison Square, von der 23. Straße und Broadway aus gesehen. (Siehe Illustration).

Hinter Madison Square ist die Avenue Privatstraße, und hat kein allgemeines Interesse mehr.

Sixt Avenue. Zu besichtigen von der 8. bis zur 20. Straße, da in dieser Gegend sich die großen Kaufläden befinden.

Die übrigen Avenues bedürfen keiner besonderen Beschreibung.

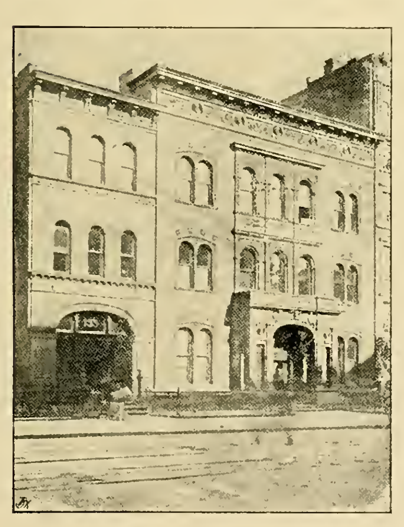
7. Das alte deutsche Viertel.

Das ganze große Stadtviertel, das südlich von Delancy Street, nördlich von der 14. Straße, östlich vom East River und westlich von der Bowery bez. 3. Avenue begrenzt wird, war lange, lange Jahre am besten bekannt unter dem Namen „German town“ (deutsche Stadt) oder „Little Germany“ (Klein-Deutschland).

An 2. Avenue, Ecke Houston Street, befindet sich der „Manhattan Schach-Club“, der sich in der Welt des „Königlichen Spiels“ eines hohen Ansehens erfreut. Zwischen der 8. und 9. Straße steht die freie deutsche Bibliothek (s. Illustr. S. 87), dem deutschen Stadt-Viertel geschenkt von Oswald Otterndorfer, dem Gründer und langjährfgen Besitzer der New

Yorker Staatszeitung, daneben befindet sich die deutsche Dispensary, eine Abteilung des deutschen Hospitals, in dem freie ärztliche Untersuchungen, evtl. auch Hülfe geleistet werden. Gegenüber diesen gemeinnützigen Instituten steht das Vereinshaus der deutschen Abteilung des Vereins „Young Men's Christian Association", das auch Nichtmitglieder unterstützt, Arbeit verschafft und am Weiterkommen behilflich ist. Weiterhin hat die Avenue, im Volksmunde die „Goulasch Avenue" genannt, ganz den Charakter einer österreich-ungarischen Straße angenommen: Weinstuben, Bierhallen, Singspiel- und Caffehäuser fast Haus an Haus und durchweg guten Charakters. — An Avenue A liegt Tompkins Square. Hier steht das, den nahezu tausend Opfern der an anderer Stelle näher erwähnten Dampfer-Katastrophe „General Slocum" gewidmete Denkmal (siehe Illustration). — Ecke der 11. Straße und Second Avenue steht das Gebäude der New York Historical Society, gegr. 1804, deren Hauptsehenswürdigkeit altegyptische Antiquitäten sind. — Zwischen der E. 10. Straße und „St. Marks Place" steht die St. Marks Church, wo der Grabstein des letzten holländischen Gouverneurs, Stuyvesandt, aufbewahrt wird. An der Nordostecke von 3. Avenue und 13. Straße befindet sich eine Gedenktafel an denselben.

Auch heute ist dieser Stadtteil noch als ein „deutscher" zu bezeichnen — aber lange nicht mehr mit dem Rechte, wie in früheren Zeiten. Der Zug nach dem Norden hat sich auch hier bereits sehr bemerklich gemacht. Russische und polnische Juden, Griechen, Armenier und dergleichen Völker werden bald die Wohnsitze der alten deutschen Pioniere eingenommen haben. Und wenn auch die biederen Bürger von Klein-Deutschland die Stätte ihres ersten Wirkens im Lande der Freiheit nur ungern verließen, die jüngere Generation fand bald an dem Leben in dem „Little Dutchtown" allerlei auszusetzen und wohl oder übel mußten die Eltern allmählich „up town" ziehen. Gar mancher reiche Hausbesitzer, der in seiner Bäckerei an der ersten Avenue oder in einer bescheidenen Schuhmacherwerkstätte den Grundstein zu seinem heutigen Vermögen legte, kam aber stets wieder gerne in die Gefilde zurück, wo er als junger Einwanderer den ersten „Greenback" verdiente und als einfacher Arbeiter die Tochter eines Nachbarn und Landsmannes heimführte. Als dann die ersten Kinder ankamen und auch das Bankkonto im Laufe der Zeit immer ansehnlicher wurde, da trafen sich die Männer des Distriks in ihren „Weinstuben", wo sie nach des Tages Last und Müh, Erinnerungen aus der alten Heimat austauschten, über ihre hoffnungsvollen Sprößlinge sprachen, oder vielleicht in aller Gemütsruhe ihren Pinockle spielten.



Otterndorfer Library.
(Bibliothek.)

An der Avenue A, der Ersten Avenue und in den Seitenstraßen gab es eine Unmenge dieser gemütlichen Weinstuben, und die Kunden, die dort allabendlich ihren halben Schoppen schlürften, gehörten zu der Elite der Nachbarschaft. Die Weinstuben waren stets einfach, aber gemütlich eingerichtet. In dem Schaufenster prangte eine Landschafts-Szene, die ein Schloß oder einen Weinberg an den Ufern des alten Rheins vorstellte und die Gäste nicht selten darüber hinwegtäuschte, wenn sie ihren „Rheinwein" tranken, der in Wirklichkeit aber aus den Gefilden von Ohio und Missouri stammte, aber deshalb nicht minder gut schmeckte. In jenen Tagen war man nämlich noch nicht so verwöhnt wie heute, wenn die Herren der Prominenz nicht selten sechs bis sieben

Dollars für eine Flasche Auslese bezahlen. In der guten alten Zeit von damals, da holte man sich seinen Wein, wenn die Gattin vielleicht gerade Geburtstag feierte, sogar in einem sog „Growler“ und der Wein schmeckte nicht schlechter, weil man für die Gallone blos achtzig Cents bezahlt hatte.

Auf den Schanktischen der Weinstuben stand immer eine Büchse mit echtem „Schmalzler“ neben den obligaten „Bretzeln“, die zu jener Zeit noch sehr in Ehren standen und nicht wie heute ausschließlich als das Symbol des „Dutchman“ gelten. Kurzum, selbst nachdem der reichgewordene Deutsche sich große Diamanten in seinen makellosen Hemdbusen gesteckt und sein Haus „up town“ bezogen hatte, sehnte er sich zurück nach seiner „Stamm-Weinkneipe“ und fast täglich konnte man in den verschiedenen Lokalen Gruppen bekannter Männer sehen, die dort Memoiren der ersten Tage ihres Wirkens hier austauschten. Im Laufe der letzten Jahre aber, nachdem „Klein-Deutschland“ von den Einwanderern aus anderen Ländern erobert worden war und die deutschen Familien immer mehr verdrängt wurden, da zogen es die Herren von der reichgewordenen Prominenz allmählich vor, sich in den mehr eleganten Weinlokalen zu versammeln, wo man nicht nur die Mitglieder der oberen „Viertausend“ treffen konnte, sondern auch allmählich über Wall Str. zu sprechen lernte und was die Hauptsache war, Verbindungen anknüpfte, die vielleicht einem geliebten Töchterlein zu einer standesgemäßen Heirat verhelfen konnte.

Die Weinstuben in Klein-Deutschland machten deshalb immer schlechtere Geschäfte, ja, selbst der Verkauf von Ohio-Weinen ging fast ausschließlich in die Hände einiger großen Firmen über, die den amerikanischen Rebensaft zu unglaublich niedrigen Preisen auf den Markt brachten.

Das Resultat war, daß die alten Weinkneipen immer weniger wurden, bis sie kürzlich durch die „Hayseeds“ des Staates den letzten harten Schlag erlitten, indem ihre Licenzen auf zwölfhundert Dollars pro Jahr in die Höhe geschraubt wurden. Unter den Umständen sind die Kneipen mit den schönen Szenen vom Rhein in ihren Fenstern langsam aber sicher verschwunden von der Bildoberfläche, den großen Weinhändlern gänzlich das Feld überlassend. Und wo dereinst sich deutsche Männer im trauten Kreise beim heimatlichen Trank versammelten, da trinken heute „ehemalige Angehörige des Zaren“ ihren „Wutky“ oder „Cider“. Natürlich gibt es auch heute noch einige sehr gediegene Weinstuben an der Avenue A, wo man immer noch deutsche Männer von echtem Schrot und Korn antreffen kann, aber die kleinen, gemütlichen Lokale in den Seitenstraßen sind fast gänzlich verschwunden.

Langsam zwar, aber mit absoluter Sicherheit ist die Zeit abzusehen, wo das „alte deutsche Viertel der Stadt New York“ von den Völkern des Orients eingenommen worden ist.

Sic transit gloria mundi!

8. Central Park.

Haupt-Eingänge (2):

„Scholar's Gate“ (Tor) an der „Plaza“, Fifth Avenue und 59. Straße,
„Columbus Circle Gate“, 8. Avenue und 59. Straße.

Neben-Eingänge (18):

Fifth Avenue: 64., 67., 72., 79., 82., 85., 90., 96., 102., 106. und 110. Straße,
Sixth Avenue: 59. und 110. Straße,
Seventh Avenue: 59. und 110. Straße,
Eighth Avenue (Central Park West): 59., 72., 79., 85., 96., 100., 105. und 110. Straße.

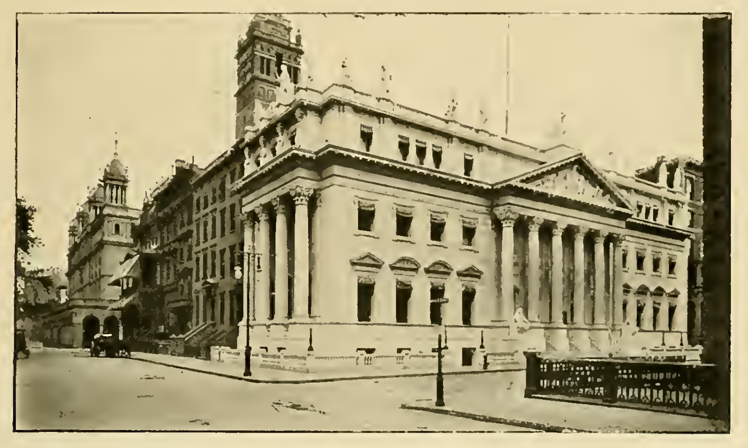
Zu erreichen durch:

Fifth Avenue Stages (Omnibus), Madison, Sixth und Eighth Avenue und Broadway Cars, sowie durch Sixth Avenue und Third Avenue Elevator Hochbahn); ferner durch die Untergrundbahn (Subway — 59. Street Station an „Columbus Circle“ aussteigen).

Dies ist der große Erholungsort von New York; er nimmt die Mitte der Manhattan-Insel zwischen 59. und 110. Straße ein und mißt 2½ Meilen in der Länge und ½ Meile Breite; seine Gesamtfläche beträgt 879 Acker oder 336 Hektar. Er besitzt 9½ Meilen Fahrwege für leichte Fuhrwerke, 5½ Meilen Reitwege und 28¼ Meilen Fußgängerwege.

Der Plan wurde 1853 von dem Deutschen Ohmsted und dem Franzosen Vaux entworfen und die Ausführung kostete mehr wie 15 Millionen Dollars (über 62 Millionen Mark). Der Boden bestand aus Sumpf, Fels und Urwald und seine Umwandlung in einen der schönsten Parks der Welt ist ein glänzendes Denkmal amerikanischer Geschicklichkeit und Ausdauer.

Sämtliche Felspartien in demselben sind nach der Natur verschönert worden. Bei der Anlage haben die Kunstgärtner das Ziel vor Augen gehabt, sich möglichst der Naturanlage des Landes anzupassen; es haben keine nennenswerten Bodenerhöhungen stattgefunden. Man hat die Sümpfe trocken gelegt, den Wald ausgeholzt, die Wege angelegt und in künstlerischer Weise das Terrain für Wiesen und die anderen Anlagen ausgenutzt und



Supreme Court Building-Appellate Division.
(Höchstes Gericht in New York, Appellations-Abteilung.)

sie reich mit Sträuchern und Bäumen geschmückt, die aus allen Ländern der Vereinigten Staaten gesammelt worden sind. Er enthält ca. 400 Acker kleine Baumgruppen, Boskettš und Lichtungen und ca. 185 Acker Teiche, auf denen durch Boote allerlei Kurzweil zu treiben ist. Durch die beiden „Croton Reservoirs" (Wasserleitung der Stadt New York) wird der Park in 2 Teile geschieden. — Die Zeit der feinen Welt, der Geldaristokratie und anderer Leute, die es können, zum Spazierenfahren und Reiten ist nachmittags zwischen 4 und 7 Uhr; während dieser Stunden entwickelt sich hier an schönen Nachmittagen ein glänzendes Schauspiel. Die Süd-Seite des Parks ist mit dem Sixth Avenue Elevated Railroad (Hochbahn) zu erreichen, der vor dem Mittel-Eingange eine Station besitzt; im Übrigen kann man jeden Eingang zum Park von allen Seiten leicht und bequem erreichen. Parkwagen stehen an allen Haupt-Eingängen zur Benutzung bereit. Der Fahrpreis ist niedrig; er beträgt z. B. vom Süd- bis zum Nord-Ende des Parks und zurück nur 25 Cents, mit dem Recht, an einer beliebigen Stelle auszusteigen und die Fahrt in einem andern Wagen fortzusetzen; andere Lohnwagen fordern 50 Cent. Erfrischungs-Anstalten befinden sich im Casino (bei der Mall), s. Illustr. S. 28, und an anderen Plätzen.

Die Hauptpromenade im Park ist die ½ Meile lange und 65 Fuß breite Mall, beim Eingang von Fifth Avenue (Scholar's Gate), mit einer Allee schöner Ulmen und einer Anzahl von Statuen und anderen Bildwerken, darunter Shakespeare, Scott Beethoven und der indianische Jäger. An der Nord-Seite ist ein Musik-Tempel, wo Dienstags, Sonnabends und Sonntags Nachmittags Konzerte stattfinden. Hier geben auch die großen deutschen Gesang-Vereine an schönen Sonntag Nachmittagen Konzerte, die jedesmal Tausende und Abertausende von Neugierigen und Liebhabern deutscher Gesangskunst herbeilocken. Von der gemauerten Terrasse am Nord-Ende führen Treppen hinab zur „Bethesda-Fontäne" und dem „See". Schönste Aussicht

vom „Belvedere“, dem höchsten Punkt des nördlich vom See gelegenen „Ramble“. Nahe der S.-O.-Ecke des Parks (nächster Zugang von 64. Str.) liegt das alte „Staats-Arsenal“ und der „Zoologische Garten“, zu dem der Zutritt frei ist. An der West-Seite des Parks, auf Manhattan Square, steht das „American Museum of Natural History“; an der Ost-Seite, gegenüber der 82. Straße, steht das „Metropolitan Museum of Art“ (Kunst) und etwas westlich von diesem erhebt sich der ägyptische Obelisk, Cleopatra's Needle; derselbe stammt aus Alexandria und ist von Ismail Pascha der Stadt New York 1877 geschenkt worden. Ein Gegenstück steht an der Themse in London; beide stammen aus Heliopolis (On), wo sie um 1500 vor Chr. vom Könige Tutmes III. errichtet wurden. Die Inschriften ließ der berühmte König Ramses II. von Ägypten 300 Jahre später anbringen (ungefähr zur Zeit Moses). Der Obelisk, aus rotem Syenit, ist 69½ Fuß gleich 21 Meter hoch und wiegt 448000 Pfund. (S. Illustr. Seite 27.) Unter den übrigen Kunstwerken des Parks befinden sichS tandbilder von Daniel Webster, Bolivar, Alex, Hamilton und Samuel Morse, allegorische Gestalten des „Handels“ und des „Pilgrims“ u. s. w.

Interessantes im Central Park.

1. American Museum of Natural History, West 77. Str., Park-Eingang,
2. The Old Arsenal, East 64. Str.,
3. Ball Ground, West 59. Street (Eingang zum Park),
4. Belvedère, East 79. Street,
5. Bethesda Fountain, East 72. Str.,
6. Block House, Jerome Avenue und W. 110. Str.,
7. Carousal, East 65. Str.,
8. Casino, East 72. Str.,
9. The Cave, West 77. Str.,
10. Columbus Monument, West 59 Str.,
11. Concert Grounds, East 72. Str.,
12. Conservatory Water, East 72. Str.,
13. Dairy, East 65. Str.,
14. Esplanade, East 72. Str.,
15. The Green, East 65. Str.,
16. Harlem Mere, East 110. Str.,
17. The Lake, East 72 Str.,
18. The Loch, East 102. Str.,
19. Mc. Gowns Paß Tavern. East 102. Str.,
20. Menagerie, East 65 Str.,
21. Metropolitan Museum of Art, East 82. Str.,
22. Mount St. Vincent, East 102. Str.,
23. The North Meadow, East 97. Str.,
24. Obelisk, East 82. Str.,
25. The Pond, East 60. Str.,
26. The Pool, West 100. Str.
27. The Ramble, East 79 Str.,
28. Seventh Regiment Memorial Statue, West 66. Str.,
29. Sheep Fold, West 66. Str.,
30. The Terrace, 72. Str.,
31. Statue von Alexander Hamilton, East 82. Str.,
32. „ „ Alexander von Humboldt, East 60. Str.,
33. „ „ Beethoven, East 72. Str.,
34. „ „ Bolivar, West 81. Str.,
35. „ „ Columbus East 65. Str.,
36. „ „ Commerce, The Circle (West 59. Str.),
37. „ „ Daniel Webster, West 72. Str.,
38. „ „ Eagles and Goat, 65. Str.,

39. Statue von Fitz Greene Halleck, East 67. St.,
40. „ „ Giuseppe Mazzini, West 67. Str.,
41. „ „ Professor Morse, East 72. Str.,
42. „ „ Robert Burns, East 65. Str.,
43. „ „ Schiller, East 72. Str.,
44. „ „ Shakespeare, East 65. Str.,
45. „ „ Sir Walter Scott, East 65. Str.,
46. „ „ The Falconer, West 72. Str.,
47. „ „ The Pilgrim Fathers, East 72. Str.,
48. „ „ The Still Hunt, East 79. Str.,
49. „ „ Thomas Moore, East 61. Str.,
50. „ „ Thorwaldsen, 6. Avenue und 59. Str.,
51. „ „ The Tigreß and Cubs, 72. St.,
52. „ „ The Indian Hunter, East 65. Str.

Die besten Eingänge zum Park befinden sich an der 59. Str.: „The Plaza“ (5. Avenue) und „The Circle“ (8. Avenue). (Illustr. S. 34.)

9. American Museum of Natural History.

(Naturhistorisches Museum.)

(Siehe Illustration Seite 77.)

Auf der Westseite des Parks, auf Manhattan Square, steht das große American Museum of Natural History, das den ganzen Raum zwischen 77. bis 81. Straße und 8. und 9. Avenue einnimmt; es wurde 1869 vom Staate New York begründet, aber Grund und Boden mit den Gebäuden gehören der Stadt.

Dem Museum wurden kolossale Schenkungen von reichen New Yorkern gemacht und seine Unterhaltungskosten werden noch heute lediglich aus den Zinsen dieser Kolossal-Schenkungen gedeckt. Die einzelnen Säle enthalten riesige Sammlungen amerikanischer Vögel etc., Bausteine, Holzarten, Vierfüßler, Affen, Insekten, Muscheln, Edelsteine usw., große Sammlungen geologischer und paläontologischer Gegenstände; hochinteressant sind auch die anthropologischen und ethnographischen Sammlungen, unter denen die Gegenstände aus Alaska, die Modelle von Höhlenwohnungen aus Arizona und Colorado, und das große, an der Decke hängende Kriegskanoe von Queen Charlotte Island Erwähnung verdienen. Die Bibliothek zählt heute an 50000 Bände.

10. Metropolitan Museum of Art.

(Museum für Kunst und Wissenschaft.)

(Siehe Illustration Seite 38.)

Das Metropolitan Museum of Art liegt auf der Ostseite des Parks, gegenüber von 81. Straße (nächste Hochbahn-Station ist an der 84. Str.). Wie das eben vorher beschriebene Naturhistorische Museum nimmt auch dies Kunst-Museum einen sehr großen Raum in Anspruch.

Das Museum wurde 1870 gegründet und hat sich seitdem in kolossalem Wachstum zu seiner jetzigen Bedeutung entwickelt. Im Jahre 1879 schätzte man den Wert der Sammlungen auf 400000 Dollar, 1890 auf 7 Millionen und 1900 auf etwa 12 Millionen und jetzt auf etwa 22 Millionen Dollar. Der Hauptschatz besteht in der „Cesnola'schen“ Sammlung cyrischer Altertümer, die größte und kostbarste Sammlung phönizischer und frühgriechischer Altertümer, die es gibt. Diese Gegenstände, welche die Verbreitung der ägyptischen und assyrischen Kunst durch die Phönizier und ihre Adoptierung durch die Griechen dartun, wurden von General Cesnola als Konsul der Vereinigten Staaten auf der Insel Cypern in den Jahren 1869 und folg. gesammelt und sind dann den verschiedenen Abteilungen des Museums beigeordnet worden. Die historische Glas-Sammlung ist an Vollständigkeit unerreicht und die Sammlung assyrischer Cylinder steht nur der des Britischen Museums in London nach. Unter den alten Bildern sind treffliche Werke von Rembrandt, Van Dyck und anderen. In der modernen Bilder-Sammlung sind die französischen, deutschen, englischen und amerikanischen Schulen sämtlich in hervorragender Weise vertreten. Hauptschätze darunter sind; Dianas Hunting Party (Diana auf der Jagd) von Hans Makart und Washington crossing the Delaware (Washington kreuzt den Delaware) von

Emanuel Leutze. Die Besuchszeit ist täglich von 10 bis 5 Uhr. Montags und Dienstags wird 25 Cent Eintritt erhoben, an anderen Tagen nicht. Allgemeiner Führer kostet 10 Cent, Spezialkataloge je 10 Cent.

11. Morningside Park.

Links vom Central Park ist der kleine Morningside Park, der sich bis zur 123. Straße erstreckt und eine schöne Fortsetzung des großen Parks bildet.

Wenn man an der 110. Straße und West 8. Avenue den Central Park verläßt und geht die 110. Straße einen Block östlich, so steht man am Südwest-Eingange zu diesem Schmuckkästchen landschaftlicher Schönheit und gärtnerischer Kunst. Der Park hat hohe Felswände, schöne mit Bäumen und Buschwerk bewachsene Schluchten, aus denen hohe Treppen zu den Höhen hinaufführen, von denen man eine besonders schöne Aussicht auf den Central Park und den Hudson, sowie auf die ganze Umgegend hat. Der Park ist es wert, besucht zu werden.

Von der unteren Stadt am besten zu erreichen durch die 9. Avenue Hochbahn, die man an 110. Straße, wo die Bahn in kühner Kurve zur 8. Avenue einbiegt, (s. Illustr. S. 73), verläßt.

12. Riverside Drive oder Park.

An den Hügeln des Hudson River entlang zieht sich von der 73. bis 129. Straße der schöne Riverside Drive oder Park, etwa 3 Meilen lang, größtenteils mit stattlichen Häusern und reizenden Villen besetzt, mit prächtigen Blicken auf dem von Schiffen voll belebten schönen Strom und das gegenüberliegende Ufer. Bei 88. Straße steht eine Kopie der Houdsonschen „Washington-Statue" (das Original steht im „Capitol" in Washington), an 89. Str. das "Soldiers und Sailors Monument" (Kriegerdenkmal), das 1902 errichtet worden ist. An der 106. Straße steht das Reiterdenkmal das Generals Franz Sigel, das am 29. Oktober 1907 enthüllt wurde (siehe Illustration).



General Sigel-Denkmal.

Franz Sigel wurde im Großherzogtum Baden geboren, absolvierte die Militärschule und trat in die badische Armee ein, beteiligte sich in hervorragender Weise am badischen Aufstande, mußte flüchten, wurde verurteilt und kam dann nach den Vereinigten Staaten, wo er in St. Louis lebte. Beim Beginn der Wirren, die zum Bürgerkriege von 1861—1865 führten, gab er die direkte Veranlassung, daß der Staat Missouri zum Norden überging. Sigel erhielt

dann hervorragende Kommandostellen und gewann die zweite Schlacht bei Bul-Run. Die Einweihung des Denkmals gab dem Deutschtum New Yorks und der engen und weiteren Umgebung Veranlassung zu einer gewaltigen Demonstration, ähnlich derjenigen, die gelegentlich des Friedensfestes 1871, von der ältere Leute heute noch mit Stolz zu erzählen wissen, abgehalten worden ist.

Nahe dem Nord-Ende des Drive, auf Claremont Heights (West 123. Straße) steht das prachtvolle Grab-Denkmal des Generals Grant, das mit einem Kostenaufwande von ca. 500 000 Dollar errichtet worden und der Zielpunkt jedes Fremden ist, der New York besucht. (S. Ill. S. 95.)

Kurz vor seinem Tode äußerte der berühmte General und Staatsmann den Wunsch, daß man seine Lebensgefährtin dereinst an seine Seite betten möge. Dieser Wunsch ist erfüllt worden. Die im Dezember 1902 in Washington verstorbene Witwe des großen Patrioten ist hier unter großer Teilnahme des Volkes und seiner Vertreter beigesetzt worden.

Dicht neben dem Denkmal steht die „Claremont Tavern". — Riverside Park ist von allen Stellen der Stadt aus leicht zu erreichen; von der unteren Stadt am besten durch den Subway, den man an 86. oder 91. Straße verläßt.

13. Morningside Heights.

Zu erreichen durch: Subway (auf West 110. Str.-Station aussteigen) und 9. Avenue Elevated (auf West 104. oder West 116. Str.-Station aussteigen; in letzterem Falle hat man den Morningside Park zu kreuzen).

Columbia University.

Dieser herrliche Stadtteil umfaßt das Gebiet zwischen Morningside Park und dem Broadway (hier auch Boulevard genannt) in der Länge, sowie West 110. Straße und West 125. Straße in der Breite.

Der ehemalige Bürgermeister von New York und Präsident der „Columbia University" (s. Illustr. S. 82), deren Gebäude sich hier befinden, hat Morningside Heights einst als die „Akropolis der neuen Welt" bezeichnet; er war von 1890—1901 Präsident der Universität und hat ihr zum Andenken an seinen Vater die „Low Memorial Library" gestiftet. Gleichsam, um seine obige Bezeichnung zu bestätigen, ist das Bibliothek-Gebäude in reinem griechischen Stil gehalten, mit der Pallas Athene auf der Türschwelle. Das herrliche Gebäude hat seine Säulen-Front an der 116. Straße und ist zugänglich bei der „South Court" (Süd-Hof), dem Haupt-Eingange zu dem Universitäts-Grundstück. Dieser Vorhof hat eine Breite von 130 und Tiefe von 350 Fuß und ist wundervoll dekoriert mit Vasen, Fontainen, Blumen und Gesträuch. Eine breite Freitreppe führt von der Straße zehn Fuß zu ihm hinauf. Die beiden vollen Eibenbäume, je einer an jeder Seite, sind über 100 Jahre alt und von der alten Universität an der 49. Straße mit herübergebracht. Das Gebäude hat über anderthalb Millionen Dollar gekostet und ist eins der schönsten im griechischen Stil in Amerika. Ueber dem Eingange befindet sich ein Schild, das in kurzen Worten die Geschichte der Universität enthält. Die Uebersetzung lautet:

„Als King's College im Jahre 1754 in der Provinz New York mit königlichem Freibrief von König Georg II. von England gegründet". (Im Jahre 1776 wurde das College aufgelöst, da Professoren und Schüler sich gegen die englische Oberhoheit auflehnten und sich Washington anschlossen. D. V.) „1784 vom Volke des Staates New York als „Columbia College" wieder eröffnet, nachdem dasselbe frei und unabhängig geworden war; sie möge bestehen von Generation zu Generation zum Besten und Wohle des Volkes und zur Ehre des Allmächtigen Gottes!"

Die Gruppe der 15 Gebäude, welche zur Universität gehören, umfaßt eins der wertvollsten Grundstücke in Groß New York. Es enthält 18 Acker, die 2 Millionen Dollars kosteten.

Die Bibliothek besitzt gegenwärtig etwa 290000 Bände und nimmt damit die vierte Stelle ein in der Reihe der Bibliotheken dieses Landes. Der prachtvolle Lese-Saal ist täglich und abends geöffnet. — In wissenschaftlicher Beziehung nimmt die Universität einen hohen Rang ein; hier lehren auch die deutschen sog. Austausch-Professoren.

Episcopal Cathedral of St. John the Divine.
(Johannes-Kathedrale.) S. Illustr. S. 73.

Dies Riesen-Gotteshaus (zur protestantischen Episcopal-Kirche gehörend) wird der Universität gegenüber, am Südende von Morningside Heights (hier Cathedrale Heights genannt), errichtet.

Der Bau wurde begonnen 1892 und soll in 40—50 Jahren vollendet werden. Die Seite, welche den Raum zwischen 110. und 113. Straße einnimmt, kostete 850000 Doll. Der ganze Bau ist auf 6 Millionen Doll. veranschlagt. Die Architekten sind Heins und La Farge — ein Deutscher und ein Franzose! Die Hauptfront der Kirche zeigt nach Westen, dem Hudson zu. Die äußere Länge wird 520 Fuß, die Höhe des Hauptturmes 445 Fuß betragen. Die Kirche wird an Umfang und Ausstattung mit den schönsten in der alten Welt wetteifern. Sie wird 7 verschiedene Kapellen enthalten, in denen in 7 verschiedenen Sprachen Gottesdienst gehalten werden wird. Die deutsche Kapelle wird zuerst in Angriff genommen werden. — In dem bereits fertig gestellten Teile, der Krypta, wird Sonntags Gottesdienst abgehalten. Besichtigungszeit: Dienstags, Donnerstags und Samstags von 4—6 Uhr nachmittags. Die Krypta enthält die kleine Tiffani-Kapelle, die 1893 auf der World's Fair in Chicago ausgestellt war und großes Aufsehen erregte. Die Bilder stellen Szenen aus dem Leben des Heilandes vor; diejenigen in der Krypta: „Besuch bei dem weisen Manne“ und „Die Auferstehung“. — Die Teppiche an den Wänden stammen aus der päpstlichen Weberei in Rom, die 1633 vom Kardinal Barberini unter dem Protektorat des Papstes Urban VIII. gegründet worden ist. Dieselben waren s. Z. ein Schmuck im Palast Barberini. Der Gründer der Kirche, Bischof Potter, ist ein hervorragender Geistlicher der protestantischen Kirche des Landes.

St. Luke's Hospital.

Der Kirche gegenüber, zwischen dieser und der „Columbia University“ liegt auf einer Höhe das „St Luke's Hospital“, von den protestantischen Kirchengemeinden gegründet, gleichsam ein Zweig der vorher beschriebenen Kirche und eine der vornehmsten Institutionen in der Stadt.

Der Besuch dieser ganzen Gegend ist sehr zu empfehlen.

14. Washington Heights.

Zu erreichen durch: Subway (an 156. Straße aussteigen) und 9. Avenue Elevated (an 155. Straße aussteigen).

Washington Heights wird das Stadtgebiet genannt, das zwischen der 153. Straße West und dem „Spuyten Duyvil Creek“ (von Süden nach Norden) und dem Hudson River und Harlem River (von Westen nach Osten) liegt In der Revolutionszeit haben hier heftige Kämpfe zwischen Engländern und Amerikanern stattgefunden. Zwischen 182. und 186. Straße hat sich die Schanze „Washington“ befunden, wo die Truppen Washingtons nach der Schlacht von Harlem Heights den letzten Widerstand gegen die Engländer leisteten. — November 1779. — Der Viadukt an 155. Straße (auch Mc Combs Dam Bridge genannt) hat eine Länge von fast einer Meile und verbindet Washington Heights durch die Central Bridge mit Jerome Avenue in Bronx. Der Viadukt hat 2 Mill. Doll. gekostet und ist eins der größten Bauwerke dieser Art in der Welt.

Eine der Hauptsehenswürdigkeiten auf Washington Heights ist die historische „Jumel Mansion“ (Landhaus), an 161. Straße (nahe St. Nicholas Avenue), jetzt von der Stadt angekauft und zu einem historischen Museum bestimmt.

1776 war hier fast vier Monate lang das Hauptquartier des Generals Washington, als dieser von den Briten am schwersten bedrängt war und mit knapper Not der Gefangenschaft entging. Mit der Geschichte des Gebäudes sind die Namen von Mary

Philipps, der Jugendgeliebten Washington's, Thomas Jefferson, Marquis Lafayette, Alexander Hamilton, General Putnam, Jerome Bonaparte, Aaron Burr und der schönen Abenteuerin „Betty“ Jumel, der Freundin Talleyrand's und des ersten und dritten Napoleon, eng verbunden. — Von schlecht gepflegten Buchshecken und uralten Bäumen umgeben thront das historische „Mansion“ stolz auf einem eine herrliche Aussicht auf den Hudson, den obern Teil von Manhattan, den Bronx und den Sund



Grants Tomb. Siehe Seite 93.

gewährenden, steil anstrebenden Hügel zwischen Edgecomb Road und 160. und 162. Str. Der im vornehmen Kolonialstil gehaltene Bau macht mit seinem von sechs massiven Säulen getragenen Portico einen imposanten Eindruck und ist ziemlich gut erhalten. Die verschwenderische Einrichtung der zahlreichen Zimmer und Säle hat kaum eine Veränderung erfahren, seit „Betty“ Jumel hier Hof hielt und die Größten der Nation zu ihren Füßen sah. Im großen Saale sind, seit Washington dort mit seinen Generälen ratschlagte und seine Schlachtenpläne entwarf, nur die Tapeten durch neue ersetzt werden. Das Teezimmer ist genau in dem Zustande, wie am Tage der 1833 erfolgten Trauung der schönen „Betty“ mit Aaron Burr, dem einstigen Vize-Präsidenten der Vereinigten Staaten und angeblichen Verschwörer gegen die junge Republik. Im Bankettsaal stehen dieselben massiven Möbel, herrlichen Vasen, Büffets, Spiegel usw., die seinerzeit die Bewunderung von Lafayette und später von Napoleon III. erregten, als sie bei „Madame Betty“ zu Gaste waren. Die ganze Einrichtung imponiert, trotzdem sie etwas verblichen und zum Teil sogar stark mitgenommen ist, durch ihre gediegene Pracht. Schon beim Betreten des Treppenhauses sieht der Besucher, daß der Geldfürst vergangener Zeiten, der diesen Luxus schuf, nicht nur über unbeschränkte Mittel, sondern auch über einen feinen Geschmack verfügte. Eine besondere Eigentümlichkeit des Hauses sind die zahlreichen geheimen Türen, Treppen u. s. w., welche die einzelnen Gemächer mit einander verbinden und für den Nichteingeweihten unsichtbar sind. Ein halbes Dutzend kleiner mit Tapeten verhängter Nischen und Schränke, boten ehemals den „Betty“ im Auftrag ihres Gemahls überwachenden Spä..ern bequeme Verstecke. In einem der Korridore sind unter einem Sternenbanner dreizehn von aus General Washington gepflanzten Samen entsprossene Maiskolben an der Wand befestigt und sie repräsentieren die dreizehn ursprünglichen Staaten der Union. Die Tapeten, Teppiche und Möbel wurden zum großen Teile zur Zeit Ludwigs XVI. und während des ersten Kaiserreichs importiert und nach Mustern in den Tuillerien angefertigt. — Im Sommer 1756 wurde das nachmals so berühmt gewordene „Mansion“ von Col. Roger Morris in Angriff genommen. Der Offizier ließ

die zur inneren Verkleidung der Riegelwände nötigen Backsteine mit großem Kostenaufwand aus Holland kommen und erst nach zwei Jahren war das Haus, für die damaligen Verhältnisse ein Palast, fertig. Im Herbst 1758 führte der Oberst Frl. Mary Philipps von Philipps' Manor (dem heutigen Yonkers), die erste Liebe Washington's, zum Traualtar und schenkte seiner bezaubernden Braut sein schönes Heim als Morgengabe. — Beim Ausbruch des Unabhängigkeitskampfes stellte sich Col. Morris, der an Washington's Seite gegen die Indianer und Franzosen gefochten hatte, als Aristrokat und Tory auf die britische Seite und sein Eigentum wurde, nachdem er seine Familie in Sicherheit gebracht hatte, von den „Rebellen" konfisziert. Im Frühjahr 1776 besetzten die Generäle Putnam und Greene die das Terrain weithin beherrschende Höhe und als das Patriotenheer von Long Island und aus dem unteren Teile von Manhattan vertrieben wurde, machte Washington die einstige Wohnung seiner Jugendliebe zu seinem Hauptquartier. Von hier aus leitete er die Operationen auf Manhattan und hier empfing er die zweihundert Stockbridge-Indianer, die ihn ihrer Treue versicherten und ihm Lorbeerzweige zu Füßen legten. Hier verfaßte der Höchstkommandierende des bedrängten Revolutionsheeres seine „Befehle für die allgemeine Haltung der Armee", hier beriet er mit seinen Generälen und Stabsoffizieren und hier erledigte er einen großen Teil seiner Korrespondenz mit William Dür, dem Oberhaupt des geheimen Sicherheits-Ausschusses. — Als Gen. Howe über White Plains vordrang, erhielt Oberst Magaw das Kommando über die 2600 Mann zählende Besatzung des Forts und General Washington zog ab. Am 16. November 1776 kehrte er mit den Generälen Putnam, Greene und Mercer nach seinem Hauptquartier zurück, fand dasselbe jedoch von dem überlegenen Feinde umzingelt und sah seine einzige Rettung vor der Gefangenschaft, und damit dem Tode, in einem schleunigen Rückzug. Die Patrioten unter Oberst Magaw kämpften wie die Löwen und brachten den Briten furchtbare Verluste bei, wurden jedoch fast völlig aufgerieben. — Von dieser blutigen Schlacht bis 1783 blieb das „Mansion" das Hauptquartier der britischen Armee auf Manhattan und in Westchester. Zuerst richtete Lord Howe das Gebäude häuslich ein und dann Baron Knyphausen, der Kommandeur der hessischen Söldner. 1781 kam Washington seinem einstigen Quartier auf anderthalb Meilen nahe, als er mit Rochambeau die Höhen von Harlem besetzte, aber erst nach seinem siegreichen Einzug im Jahre 1783 betrat er dasselbe wieder. Zum letzten Male besuchte er 1790 als Präsident die ihm aus mehr als einem Grunde teure Stätte. Mit Jefferson, Alexander Hamilton, den übrigen Mitgliedern seines Kabinetts und einigen seiner früheren Generäle, war er der Gast des damaligen Besitzers des „Mansion" bei einem glänzenden Bankett. Bei diesem Anlaß pflanzte er die Maiskörner, aus deren Ertrag dreizehn Ähren bis auf den heutigen Tag erhalten sind. — Im Jahre 1810 ging der herrliche Landsitz in den Besitz des aus Jamaika vertriebenen französischen Pflanzers Stephen Jumel über und dessen Namen führt er seitdem. In der „Gesellschaft" von dazumal spielte der Franzose trotz der etwas fraglichen Herkunft seines Reichtums eine hervorragende Rolle. Das „Mansion" auf Washington Heights war der Sammelpunkt der Hautevolee. Staatsmänner, Generäle, Poeten und Gelehrte und nach der Neuen Welt verschlagene europäische Aristokraten gingen in dem gastlichen Hause ein und aus. Den Mittelpunkt der glänzenden gesellschaftlichen Veranstaltungen bildete Jumel's Gattin, die reizende „Madame Betty". Das völlig ungebildete, aber mit gesundem Mutterwitz begabte, ebenso leichtsinnige als schöne Weib übte auf die hervorragendsten Geister der damaligen Zeit großen Einfluß aus. Obgleich allerlei dunkle Schatten auf ihrer Vergangenheit lasteten, fühlten sich die ehrbarsten Matronen geschmeichelt, wenn sie zu ihren Gesellschaften geladen wurden. Ihre Gastfreundschaft wurde sprichwörtlich. Einer ihrer intimsten Freunde war Napoleons Bruder, Jerome Bonaparte, der bekannte „König Lustik" von Westfalen. Bei drei Besuchen, die derselbe in seinen späteren Lebensjahren den Ver. Staaten abstattete, wohnte er in dem „Jumel Mansion". Zu Ehren Lafayette veranstaltete „Madame Betty" glänzende Festlichkeiten, als derselbe 1825 als Ehrengast der Nation den Staatenbund bereiste, den er befreien half. Auch der spätere Präsident und Kaiser Napoleon III. genoß die Gastfreundschaft von „Jumel Mansion" in vollstem Maße.

Ganz unerwartet wurde die immer noch hübsche Betty 1832 Witwe. Ihr Gatte wurde bei einer Durchbrennerei aus seiner Kutsche geschleudert und verschied am nächsten Tage. Obgleich Jumel seiner Gemahlin seinen Landsitz bereits 18 Jahre vorher geschenkt hatte, machten seine Verwandten in Frankreich Erbansprüche geltend, und „Madame" sah sich bald in eine Reihe von Prozessen verwickelt. In ihrer Bedrängnis wandte sie sich an den 78jährigen Aaron Burr, der ihr in ihren jüngeren Jahren nahe gestanden hatte. Der einstige Vize-Präsident und Präsidentschaftskandidat lebte seit seiner Rückkehr aus der durch die Erschießung Alexander Hamilton's und seine Anschläge gegen die Republik selbstverschuldeten Verbannung verachtet und in dürftigen Verhältnissen auf Staten Island. In dem Mißgeschick seiner ehemaligen Freundin erblickte er eine Gelegenheit, nochmals zu Reichtum zu kommen. Mit einem Geistlichen fuhr er am 3. Juli nach dem „Mansion" auf Washington Heights und



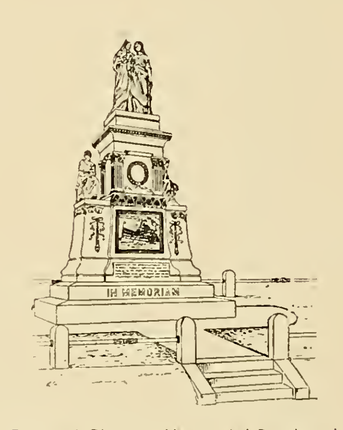
Mad. Square Garden. 23. Straße.

Home Office, Metropolitan Life Insurance Co., Madison Square.
48 Stockwerke hoch.

eröffnete der schönen Witwe, daß sie sich unverzüglich mit ihm trauen lassen müsse, wenn sie nicht ihr ganzes Vermögen verlieren wolle. Wirklich gelang es ihm, die Frau zu überreden, und die Trauung wurde auf der Stelle im Teezimmer vollzogen.

Die Ehe gestaltete sich jedoch, wie zu erwarten war, nichts weniger als glücklich. Als Betty ihren alten Schwerenöter von Gemahl eines Tages ertappte, als er ihre Zofe abküßte, ohrfeigte sie ihn und warf ihn aus dem Hause. 1836 erwirkte sie eine Scheidung, doch hätte sie sich diese Mühe ersparen können, denn Burr starb wenige Tage nach der Trennung der Ehe. Ihre zweite Witwentrauer hielt die lebenslustige Dame nicht ab, ihren flotten Haushalt noch über ein Jahrzehnt weiter zu führen. Vom Ende der vierziger Jahre bis zu ihrem 1865 erfolgten Tode führte sie ein stilles, beschauliches Dasein und sie starb fast vergessen. Ihr Vermögen gelangte nach langwierigen Prozessen, die wiederholt das Oberbundesgericht beschäftigten, zwischen französischen Erben und den Nachkommen ihres unehelichen Sohnes von Major Ballou zur Verteilung. Das „Mansion" wurde bei der 1882 von den Gerichten angeordneten Versteigerung von dem 1894 verstorbenen General Ferdinand P. Earle erworben und befand sich seitdem im Besitze der Witwe desselben.

Die Geschichte der „Jumel Mansion" zieht sich durch drei Jahrhunderte und ist wohl wert, der Nachwelt erhalten zu bleiben; umsomehr, als die undankbare Republik nur ganz wenige Reliquien aus der Werdezeit des heute großen und mächtigen Reiches erhalten hat.



General Slocum Memorial Denkmal.

10. Geschichte New Yorks.

1. Vorgeschichte Manhattans.

Die Urgeschichte des Stückchen Landes, auf dem heute New York steht, ist in tiefes Dunkel gehüllt. Ob vor den Indianern, die zur Zeit der Ankunft der Europäer das Land besaßen, bereits eine andere Rasse dasselbe beherrschte, steht dahin. Aus mancherlei Funden wollen Historiker geschlossen haben, daß dies der Fall gewesen ist; daß z. B. die Azteken, die Urbewohner Mexikos, herübergegriffen haben; aber ein Nachweis für diese Annahme hat sich bis heute nicht finden lassen. Ein mystisches Dunkel liegt über diesem Punkt.

Zur Zeit der Ankunft der ersten Weißen auf der Insel Manhattan herrschten hier die „Manhattan-Indianer“ vom großen Stamme der Algonquins, die das ganze nordöstliche Gebiet des Festlandes unter ihrer Botmäßigkeit hatten. Sie galten als eine der mächtigsten der acht Indianer-Nationen; zweifellos waren sie die hochstehendsten unter ihnen, wie aus ihren Kämpfen und aus ihrer langen Widerstandskraft gegen das Vordringen der weißen Rasse hervorgeht.

Auch die Vorgeschichte der Indianer liegt in tiefem Dunkel begraben. Woher sie kamen, wer vermag es zu sagen?! Die Völker der anderen Weltteile erkennen ihre Geschichte in ihren Monumenten und in ihren Gräbern. Hier ist nichts dergleichen. Am wahrscheinlichsten ist wohl, daß sie über die Behringstraße von Sibirien hereingewandert sind. Einige Historiker wollen den Ursprung der Indianerstämme auf die Phönizier und andere seefahrende Nationen zurückführen, deren ausgedehnte Seereisen von älteren Geschichtsschreibern erwähnt werden, und unter denen Traditionen von weit entfernten Ländern gepflegt wurden. Andere glauben, deren egyptische oder indische Herkunft augenscheinlich zu erkennen. Noch andere suchen ihre Ahnen unter „den verschwundenen Stämmen Israels“, welche „zu Rate wurden, und zogen in ein ander Land hinüber, da nie keine Leute gewohnet hatten.“ — Aber alle diese Annahmen haben keinen geschichtlichen Wert. Die Herkunft der Indianer bleibt dunkel.

Als der „erste weiße Mann“, der die Insel Manhattan besucht haben soll, wird der Florentiner Giovanni da Verrazzano genannt, der im Jahre 1524 nach der Hudsonmündung verschlagen worden sein soll; aber auch dies ist nur eine Annahme, die indes mit erwähnt sein mag.

2. Geschichte bis zur Neuzeit.

Die ersten Kolonisten bis 1664.

Die historische Geschichte der Insel Manhattan beginnt im Jahre 1609 mit der Forschungsreise des Engländers Hendrick Hudson. Dieser war Seekapitän in holländischen Diensten und war auf seinem Schoner „Halfmoon“ ausgefahren, um einen neuen Weg nach Indien zu suchen. Auf dieser Tour wurde er durch einen furchtbaren Sturm in die heutige „New York Bay“ geworfen, in die der Hudson mündet. Da der Fluß an seiner Mündung die Breite eines Meeresarmes hat, war es nicht verwunderlich, daß der kühne Seefahrer ihn für einen solchen hielt und zu passieren gedachte. Bei seiner Fahrt stromaufwärts wurde er allerdings bald gewahr, daß er einen mächtigen Wasserlauf entdeckt hatte, den er 150 Meilen weit bis zum heutigen Albany (Gouvernementsstadt des Staates New York), befuhr und dann umkehrte. Durch einen Zufall hatte er den gewaltigen,

malerisch-schönen Strom entdeckt, der von nun an seinen Namen führt. In Holland (November 1609) führte die Entdeckung große Erregung herbei und Pläne zur Besiedelung des neuentdeckten Gebietes wurden alsbald laut und trotz englischer Quertreibereien, aus Eifersucht über den zunehmenden Handel Hollands mit Amerika, verwirklicht. Bereits im Jahre 1610 ließen einige reiche Amsterdamer Kaufleute ein mit Waren beladenes Schiff, zu Handelszwecken mit den Indianern, aus dem Texel nach dem Mauritius, wie der Hudson damals — zu Ehren des Prinzen Moritz von Nassau — genannt wurde, abfahren. Nun folgten viele Schiffe zu gleichem Zwecke. Im Jahre 1613 kam auch der kühne Kapitän Adrian Black herüber, der zuerst die andere Seite der Insel, den East River (wegen seiner vielen Felsen das „Höllentor" genannt), befuhr. Sein Schiff verbrannte im Herbst dieses Jahres zufällig, worauf er und seine Gefährten einige Hütten als Obdach an der Stelle errichteten, wo jetzt „Bowling Green" steht, also am Fuße des Broadways in New York.

Diese Hütten bildeten den Keim zu unserer großen Welthandels-Metropole!

Der Handel der Holländer mit den Indianern nahm immer größeren Umfang an. Immer weiter wagten sich erstere ins Land hinein und schon im Jahre 1614 bauten sie auf einer oberhalb Albany im Hudson belegenen Insel ein Fort mit einem Handelsmagazin (Fort Nassau) und im Jahre 1623 begann die holländisch-indische Gesellschaft planmäßig eine dauernde Kolonie auf Manhattan zu errichten! Im selben Jahre kamen 30 Familien, meist Wallonen (französische Protestanten, die sich nach Holland geflüchtet hatten), unter der Führung des Cornelius Jacobsen May, in Manhattan an, der zum ersten Direktor oder Gouverneur, mit dem Sitze in den Neu Niederlanden, ernannt war. So wurde der fruchtbare Same zu einer holländischen Kolonie gesät, und gleichzeitig der Grund zum künftigen Staate New York gelegt.

Die politische Laufbahn New Yorks begann 1626 mit der Ankunft des neuen General-Gouverneurs Peter Minuit (geboren in Wesel am Rhein). Er kaufte sogleich den Indianern für allerlei Tand (kleine Spiegel, buntes Zeug, Bilder etc.) im Werte von etwa 24 Dollars (etwa 60 Gulden) die ganze Insel Manhattan ab und begann die Ansiedelung stark zu befestigen; er nannte sie „Fort Amsterdam". Die Gründer der heutigen Riesenstadt sind also Niederdeutsche!

Um diese Zeit bestand die Einwohnerzahl Fort Amsterdams aus 3—400, der Wert der Pelzausfuhr im Jahre 1626 betrug 25 000 Gulden, war indes im Jahre 1631 auf 130 000 Gulden gestiegen.

Achtzehn weitere Jahre sind übers Land gegangen. Man zählt das Jahr 1653! Fort Amsterdam zählt 120 Häuser und 1000 Einwohner; letztere sind wohlhabend geworden und der Ort macht einen dementsprechenden Eindruck. Zwischen den Inseln Manhattan und Long Island ist eine Fähre eingerichtet, die viel zu tun hat. Der Fahrpreis für Überfahrt beträgt 2 Stüber. Im geschäftlichen Leben spielt der Pelzhandel noch immer eine große Rolle. Indes ist der Handel mit den Indianern schwieriger geworden. Reibungen zwischen den beiden Rassen sind häufig. Auch wird die Rivalität der Briten, die sich überall in der Nachbarschaft festgesetzt haben, immer stärker. Aus Furcht vor einem Handstreich der Engländer ließ Gouverneur Stuyvesant die Befestigungen von New Amsterdam bedeutend verstärken und nach allen Seiten hin erweitern, vergeblich — am 3. September 1664 flatterte das rote Kreuz des heiligen Georg stolz in den Lüften über dem Fort, und der Name „Neu Amsterdam" wurde in „New York" umgeändert. Gleichzeitig mit der Hauptstadt ging auch der übrige Teil der Provinz an die Engländer über.

Vom Sklavenhandel bis zur ersten Zeitung (1725).

Um diese Zeit ist die Bevölkerung des Ortes bereits auf 4000 Köpfe angewachsen; ein seltsames Gemisch der verschiedensten Völker. Neben

den hier zurückgebliebenen Bürgern niederländischer Abstammung und den unter ihnen ansässig gewordenen Wallonen haben sich während der letzten Jahrzehnte zahlreiche Engländer, Franzosen, Deutsche, sowie auch einige Dutzend Juden hier eingefunden. Die letzteren besitzen in Petticoat Lane eine Synagoge. Die Franzosen bauten ein Gotteshaus in Beaver Street, die Niederländer an der Church Street. Englischer Gottesdienst wird in der im Fort gelegenen, anno 1694 neuerbauten Kings Chapel celebriert.

Seitdem das Halten indianischer Sklaven verboten und die Rothäute gewaltsam von der Insel und ihrer Umgebung vertrieben wurden, sieht man die Urbewohner Amerikas nur noch selten in den Straßen der Stadt. Desto häufiger dagegen aus Guinea und Westindien eingeführte Negersklaven, deren Preis sich je nach ihrer körperlichen Beschaffenheit auf 100 bis 180 Dollars beläuft.

Der Handel der Stadt hat sich beträchtlich gehoben. Außer dem noch immer an erster Stelle stehenden Pelzwerk kommen bedeutende Massen von Holz, Teer und Getreide zur Ausfuhr. Die Bürger besitzen das alleinige Recht, Mehl aus der Provinz auszuführen. Dies Produkt ist weit und breit gesucht. Gegen 600 New Yorker Haus-Inhaber leben vom Mehlgeschäft, infolgedessen der Bestand an Fahrzeugen im Jahre 1694 auf 60 Schiffe, 25 Schaluppen und 40 Boote stieg.

Im Jahre 1692 besitzt die Stadt bereits 1000 Häuser und etwa 6000 Einwohner. 1693 läßt sich auf Veranlassung der Stadtbehörden ein Buchdrucker namens William Bradford in der Stadt nieder. Für 40 Pfund Sterling hat er den Druck der offiziellen Mitteilungen der Behörden zu liefern. Von ihm stammt die erste, 1694 erschienene in Buchform veröffentlichte Sammlung aller in der Kolonie gültigen Gesetze.

Während der Handel in der Stadt steigt, kann man aber nicht behaupten, daß der Ruf der New Yorker Kaufleute zur Zeit ein sonderlich guter wäre. Im Gegenteil. Die Stadt steht im Geruch, ein Piratennest der schlimmsten Sorte zu sein. Im New Yorker Hafen wimmelt es von verdächtigen Fahrzeugen und Personen. Hier rekrutieren die Seeräuber ungehindert ihre Mannschaften. Es wird erwiesen, daß der Gouverneur Fletcher mit den Piraten unter einer Decke steckt, reiche Geschenke von diesen annahm und sie dafür beschützte, wo er nur konnte. Fletcher wurde darauf abgesetzt. Als provisorischer Gouverneur wurde Jakob Leister aus Frankfurt a. M. ernannt, aber als ein Opfer der immer wütender werdenden Parteikämpfe zwischen den Alt-Eingesessenen und den in Scharen ins Land gekommenen aristokratischen Engländern nach einer höchst willkürlichen Prozessierung zum Tode verurteilt und am 16. Mai 1691 öffentlich gehängt. Die über diesen Mord entrüstete Volkspartei nennt sich seitdem, ihrem gesunkenen Führer zu Ehren, „die Leistersche Partei", gewinnt allen Anfeindungen zum Trotz stetig an Boden und hat bei den Wahlen in 1699 bereits 455 Stimmen abgegeben und von den 21 Sitzen der Ratsversammlung 16 erobert, während die Aristokraten nur 177 Stimmen abgaben und sich mit 5 Sitzen begnügen mußten.

Anno 1750! Wieder ist ein halbes Jahrhundert verrauscht! Die Stadt zählt jetzt 2000 Häuser und 11 000 Bewohner. Der Handel blüht und mit ihm der Sklavenhandel! 1711 wurde der erste Sklavenmarkt eingerichtet. 1712 revolutionierten die Schwarzen und setzten die Stadt an mehreren Orten in Brand und erschlugen eine Anzahl von Bürgern. Als Strafe wurden 21 von ihnen verbrannt, gerädert und gehängt. Im Jahre 1741 gab es abermals eine große Negerverschwörung. Die Anstifter wurden nach kurzem Prozeß verurteilt; 14 am Pfahl verbrannt, 18 aufgehängt und 71 exportiert.

Im Jahre 1725 wurde von dem schon erwähnten Drucker William Bradford die erste New Yorker Zeitung „Gazette" herausgegeben, die sich ganz in den Dienst der aristokratischen Regierung stellte. Im Jahre 1733 gründete der Deutsche Peter Zenger das „Weekly Journal", das auf seiten

des Volkes stand und die Maßnahmen der Regierung so scharf kritisierte, daß Zenger einem Prozeß unterzogen wurde, der aber mit seiner Freisprechung endigte und der amerikanischen Presse ihr höchstes Besitztum, die Preßfreiheit, brachte. Das Jahr 1725 brachte den New Yorkern auch ein Theater. — Die seit langer Zeit zwischen Regierung, Aristokraten und Volk bestehenden Gegensätze verschärfen sich übrigens immer mehr. Kundige Wetterpropheten vernehmen bereits das Rollen des heraufziehenden schweren Gewitters am politischen Horizont. — —

Wieder ist ein halbes Jahrhundert verstrichen. Seit 17 Jahren ist der von der ganzen zivilisierten Welt mit äußerster Spannung verfolgte Freiheitskrieg der an der Ostküste Nordamerikas gelegenen englischen Kolonien beendet und über der Stadt New York flattert das glorreiche, aus dem Kampfe hervorgegangene Sternenbanner der Vereinigten Staaten!

Der Aufschwung unter dem Sternenbanner.

Seit dem Abzuge der Engländer hat für die Stadt eine Zeit großartiger Entwickelung begonnen. Beim Ausbruch des Revolutionskrieges besaß sie 4000 Häuser mit etwa 30 000 Bewohnern, jetzt, zu Ausgang des 18. Jahrhunderts, 60 000 Bürger. Dieselben erzählen den aus der Fremde Kommenden gern von der großen Zeit und zeigen ihnen die Orte, wo während der über die Stadt hinbrausenden Stürme wichtige Ereignisse sich abspielten. Auf den „Commons“ stand der „Freiheitsbaum“, den zu entfernen die englischen Behörden ebenso unermüdlich waren, wie die Bürger im Wiederaufrichten desselben. Auf dem „Bowling Green“ (Kegelspielbahn der alten Holländer) erhob sich das aus Blei gegossene, vergoldete Reiterstandbild des Königs Georg III., dessen Metall später in 48 000 Kugeln verwandelt wurde, mit welchen die britischen Soldaten von den Freiheitskämpfern beschossen wurden. Mit besonderem Stolz führen die Bürger den Fremden zu der an der Ecke von Wall und Broad Street gelegenen „Federal Hall“, auf deren Galerie der unvergleichliche Held des Freiheitskrieges, George Washington, als erster Präsident der jungen Republik am 30. April 1789 den Treueid leistete. Das geschäftliche Leben befindet sich in erfreulichem Aufschwung. Am 5. April 1768 wurde die New Yorker Handelskammer und im Jahre 1785 die Bank von New York gegründet. Innerhalb der zwei letzten Jahre steigerten sich die Einnahmen aus den Zöllen für Einfuhrgüter von 150 000 auf 500 000 Dollars. Der Wert der Ausfuhr schnellte von $2^{1}/_{2}$ Millionen auf 20 Millionen Dollars, der Gehalt der im Auslandshandel beschäftigten New Yorker Fahrzeuge von 18 000 auf 146 000 Tonnen empor.

Wieder ist ein halbes Säculum verflossen. Wir stehen im Jahre 1850!

Im Jahre 1803 legte der Mayor Livingston den Grundstein zu der City Hall, deren Vollendung 1820 stattfand und über 500 000 Dollars kostete. Das Gebäude galt allgemein als das vornehmste in den ganzen Vereinigten Staaten. Front und Seiten sind mit weißem, aus Massachussetts stammendem Marmor bekleidet. Für die Rückwand begnügte man sich mit weniger kostbarem Material, mit rotem Sandstein, da niemand glaubte, daß die Stadt sich jemals über „City Hall“ hinaus ausdehnen werde. Wie haben jene Leute sich darin getäuscht! Seit Jahren ist die Stadt über City Hall Park hinausgeflutet und erstreckt sich jetzt mit ihren 37 730 Häusern bis zum Mittelpunkt der Insel Manhattan! Die Einwohnerzahl nimmt immer schneller zu. 60 000 Einwohner hatte die Stadt zu Anfang des 19. Jahrhunderts besessen. Zwanzig Jahre später zählte sie bereits über 123 000, bis 1830 brachte sie es auf 202 000, bis 1840 auf 312 000 Köpfe und jetzt, im Jahre 1850, sind es über eine halbe Million. Alle anderen Städte Amerikas wurden von New York überflügelt!

Die Einwanderung aber war es nicht allein, welche diesen phänomenalen Aufschwung der Stadt bewirkte. Die New Yorker Kaufleute zeigten sich auch rasch im Erkennen und Erfassen günstiger Gelegenheiten, sowie im Ausnützen der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gemachten

großartigen Erfindungen. Manche derselben wurden nicht nur in New York gemacht, sondern auch zuerst erprobt. Bereits im Jahre 1796 steuerte John Fitch auf dem an die Commons grenzenden See (dem heutigen sog. Schwanenboot-See im Zentral-Park) ein 18 Fuß langes Dampfboot. Robert Fulton baute am Hudson sein Dampfschiff „Clermont" und legte auf demselben im Jahre 1807 die Strecke bis Albany, für welche Segelschiffe in der Regel vier bis sechs Tage benötigten, in 32 Stunden zurück, welche Dauer sich durch Verbesserungen aller Art allmählig auf nur 18 Stunden verringerte. Um die gleiche Zeit begannen die Dampfboote einen regelmäßigen Verkehr mit den Nachbarorten und Küstenplätzen aufzunehmen. 1811 etablierte Stevens (alte Hobokener, auch in deutschen Kreisen hochangesehene Familie) die erste, den Verkehr zwischen New York und Hoboken vermittelnde Dampffähre der Welt. Ein Jahr später richtete Fulton ähnliche Verbindungen mit Broklyn und Jersey City ein. Dampferlinien nach New Haven, Providence, Philadelphia und anderen Orten folgten; im Jahre 1819 wagte der in New York gebaute Dampfer sich sogar über den Ozean.



Statue von Nathan Hale
im City Hall Park.

Zur selben Zeit entfalteten auch die New Yorker Schiffsbauhöfe eine fabelhafte Tätigkeit. Eine Verbesserung jagte die andere. Geradezu weltberühmt werden die hier gebauten Klipperschiffe, schnelle Segler, welche die Kauffahrer aller anderen Nationen überholten. Manche dieser Segler legten die Reise bis nach England in 13 bis 15 Tagen zurück; die „Hanqua" vollführte eine Fahrt von New York bis Shanghai in 88 Tagen. Die „fliegende Wolke" überbot jeden Rekord, indem sie während einer Fahrt nach San Francisko eines Tages 433 Seemeilen zurücklegte, eine Leistung, die von vielen modernen Dampfern nicht erreicht wird. (Auch heute noch werden die schnellsten Segelboote der Welt in Nord-Amerika gebaut. Der berühmteste Baumeister für diese Fahrzeuge ist Herresdorf in Newport im Staate Rhode Island.)

Um die gleiche Zeit erkannten die New Yorker Handelsherren, daß es von außerordentlicher Wichtigkeit sein müsse, wenn der New Yorker Hafen durch einen vom oberen Hudson bis zu den fünf großen Binnenseen führenden Schiffskanal mit dem rasch aufblühenden Westen verbunden werde. Bereits am 4. Juli 1817 nahm man den Kanalbau in Angriff und vollendete denselben bis zum Jahre 1825 nach einem Kostenaufwand von

nahezu 40 Millionen Dollars (ca. 165 Millionen Mark). Die Eröffnung dieses Kanals, der den „Hudson“ mit dem „Erie-See“ bei Buffalo verbindet, erfolgte in feierlicher Weise. Gouverneur Clinton und viele hervorragende Größen der New Yorker Handelswelt befuhren den Kanal in reich beflaggten Booten und den Hudson hinab bis zum Meere. Dort entleerte der Gouverneur zum Zeichen der Vermählung der Inlandseen mit dem Ozean ein dem Erie-See entnommenes Faß Wasser in die salzigen Fluten. Durch diesen Kanal erlangte die Stadt New York mit einem Schlage unter den großen Handelsplätzen des Ostens die führende Stelle, denn der größte Teil des westlichen Frachten-Verkehrs, an dem bisher die Städte Boston, Philadelphia, Baltimore und New Orleans mit New York rivalisierten, fiel nun der letzteren Stadt zu, die in dem Kanal die weitaus billigste und bequemste Verbindung mit dem Westen besaß.

Der Einführung der Dampfschiffe reihte sich diejenige des Telegraphen und der Eisenbahnen an. Der erstere wurde im Jahre 1837 von dem an der New Yorker Universität angestellten Professor S. F. V. Morse erfunden. Bereits in den Jahren 1845 und 1846 erhielt New York mit Philadelphia, Boston und Albany telegraphische Verbindungen.

In den folgenden Jahrzehnten machten die New Yorker ihre Stadt auch zum Ausgangspunkt großartiger, nach allen Teilen Amerikas sich erstreckender Eisenbahnen. So wurde New York der große Ausfuhrplatz für alles, was die Neue Welt an die alte abzusetzen hatte und zugleich die große Eingangsstelle für alles, was die letztere an Menschen, Gütern und Ideen Amerika zuschickt. Dieser fortwährende Zufluß neuer belebender Elemente hat dem Tun und Denken der Bürger eine Frische, Kraft und Erregtheit verliehen, wie sie an keinem andern Ort der Union zu finden sind! —

Seit Anfang des Jahrhunderts besitzt die Stadt auch gelehrte und Kunstvereine, öffentliche Bibliotheken und zwei Universitäten. Die Zahl der Schulanstalten beläuft sich auf 207; die der Kirchen beträgt nicht weniger als 261, welche sich auf 29 verschiedene Sekten verteilen. Die New Yorker Presse zählt bereits außer vielen periodischen Schriften 20 Tageszeitungen, darunter die 1833 zuerst erschienene „Sun“, die 1834 gegründete „New York Staats-Zeitung“, der 1835 gegründete „Herald“, die „Tribune“ und andere. Seit 1835 besitzt New York auch eine mit einem Kosten-Aufwand von 9 Millionen Dollars vollendete Wasserleitung. —

Das New York des Jahres 1850 hat ein entschieden großstädtischeres Gesicht, als das New York zu Anfang des Jahrhunderts. Das prunkvolle Gebäude, welches ehemals den Gouverneuren zur Wohnung diente, ist wieder verschwunden. Der von ihm und in älteren Zeiten vom Fort eingenommene Platz wurde in einen schattigen Park verwandelt, in dessen südwestlicher Ecke eine Brücke zu einem mächtigen Rundbau, dem „Castle Clinton“ (heutiges „Aquarium“) hinüberführt, das im Jahre 1807 im Verein mit den auf Gouverneurs Island erbauten Befestigungen zum Schutz der Stadt angelegt wurde. Im Laufe der Zeit wurde der Zweck des Gebäudes hinfällig; seit 1824 dient es unter dem Namen „Castle Garden“ als Vergnügungsplatz, wo Bälle und Theater abgehalten werden. Soeben prangen vor seinen Pforten riesengroße Plakate, auf welchen Phineas T. Barnum für den 11. September 1850 das Auftreten der berühmten schwedischen Sängerin Jenny Lind ankündigt. Neben „Castle Garden“ bildet der Turm der mehrmals umgebauten Trinity-Kirche das Wahrzeichen der unteren Stadt. Gleich einer Nadel ragt er in die Lüfte und blickt majestätisch über das Gewirr der zu seinen Füßen liegenden Straßen und Gassen hinweg. Fast sämtliche Häuser derselben mit Ausnahme der öffentlichen und einiger Privat-Gebäude sind aus roten Ziegeln errichtet, deren Farbe durch einen darüber gelegten blutroten Anstrich oft noch verstärkt worden ist. Von der Bai aus gesehen, präsentiert sich das New York vom Jahre 1850 als eine vollkommen rote Stadt. Der Broadway ist die Haupt-Verkehrsstraße. Hier reihen sich glänzende Kaufläden und die Wohnsitze

vornehmer Bürger aneinander. Er ist der Hochweg des Verkehrs wie des Luxus. Vom Morgen bis zum Abend wogt hier ein wahres Volksgewühl, und wenn am Spätnachmittag die großen Geschäftsstuben sich schließen, sind in keiner Stadt der Welt mehr reichgeschmückte Damen und mehr Herren in feinen Anzügen und blendender Wäsche zu sehen, wie hier. Die zweite Hauptstraße ist die Bowery, wo sich New York mehr in Hemdärmeln sehen läßt. Die verschiedenen Geschäftszweige verteilen sich auf bestimmte Straßen und Gassen. Maiden Lane ist fast ausschließlich von Pelz- und Spielwaren-Handlungen eingenommen. In John und William Street befinden sich die Handlungen in Mode- und Luxuswaren. Nassau Street ist das Hauptquartier der Zeitungen, Druckereien, Buchhändler und Antiquare; in Courtland Street hausen die Kurzwaren-Händler; Platt und Gold Street beherbergen die Eisen- und Stahlwaren-Geschäfte. In ähnlicher Weise sind andere Straßen von den Hutmachern, Kleiderhändlern und Töpfern besetzt. Die großen Bankiers haben ihre Geschäftsstellen vorzugsweise in Wall Street, die Schiffsherren in South Street, die Importeure in New Street. In den Seitenstraßen macht das Getümmel der Hauptverkehrswege einer wohltuenden kontrastierenden Ruhe Platz; die Häuser sind nicht bis zum Dach mit Anzeigeschildern behangen, sondern zeigen sich in ihrem dunkelroten Ziegelstein-Kostüm mit hellgrünem Jalousien-Aufputz. Anpflanzungen von Platanen geben diesen Seitenstraßen oft ein alleeartiges Aussehen. — Mit der Besichtigung der Prachtgebäude der Stadt ist der Fremde bald zu Ende. Es sind ihrer nicht viele und zumeist sind's geistlose Nachahmungen bekannter, in den Werken über Architektur enthaltener Vorlagen. Die Stilformen sämtlicher Zeitalter wurden geplündert, so ist z. B. das an Franklin und Center Street gelegene städtische Gefängnis vollständig in den finsteren Formen eines altegyptischen Grabgewölbes gehalten, heißt daher im Volke auch „The Tombs", die Gräber. Die größte Sehenswürdigkeit ist der Hafen. Gleich einem Wald umgürten die Masten und Schlote zahlloser Schiffe die Ufer des East River und des Hudson. Hier herrscht ewiges Kommen und Gehen; unausgesetzt werden kolossale Massen von Handelsgütern eingenommen und verladen; überall umbraust uns der Lärm tausender, emsig schaffender Menschen und Tiere. Die Bedeutung und das Riesengetriebe der werdenden Weltstadt treten uns hier am gewaltigsten vors Auge. — —

Das New York im 20. Jahrhundert.

Ein neues Jahrhundert ist herangebrochen, wir schreiben 1901!

Von denjenigen, welche das New York vom Jahre 1850 erstehen sahen, oder es gar bauen halfen, leben noch manche, und gerade die staunen am meisten über den beispiellosen Aufschwung und die kolossalen Veränderungen, welche während des letzten halben Jahrhunderts sich unter ihren Augen vollzogen. Innerhalb dieser Zeit ist New York nicht nur inbezug auf Handel, Ausdehnung und Einwohnerzahl, sondern auch auf seine äußere Erscheinung zur Empire City, zur Hauptstadt der neuen Welt geworden. Die großartige Entwicklung der Eisenbahnnetze, die Vollendung der Pacificbahnen, die Etablierung regelmäßiger Dampferlinien nach allen Ländern der Erde, die Entdeckung von Gold in Californien, die Erschließung und Besiedelung des großen Westens, die Eröffnung Japans und Chinas bedeuteten ebensoviele Etappen in dem fabelhaften Aufschwung der Weltstadt. Dem Europäer, welcher heute an Bord eines der großen Schnelldampfer nach kaum sechstägiger Fahrt über den Atlantic in die Narrows (Enge) einbiegt, erschließt sich ein wesentlich anderes Bild als das, welches sich dem Fremdling bot, welcher im Jahre 1635 auf der „Seemöve" in „Nieuwe Amsterdam" ankam. Die Urwälder, welche damals Festland wie Insel bedeckten, sind verschwunden. Mit ihnen das Wild und die rothäutigen Menschen. Heute grüßen von den mit wohlgepflegten Parks geschmückten Hügeln zahlreiche Villen hernieder. Auf

den Niederungen dehnen sich volkreiche Städte, über denen tagsüber der Rauch zahlloser Fabriken emporsteigt. Statt der indianischen Kanoes fliegen hunderte stolze Fahrzeuge an ihm vorüber: Dampfer und Segelschiffe von gewaltigen Dimensionen, Schoner und Barken, breitbäuchige Fähren und mit höchster Eleganz ausgestattete Yachten. Wie aus einem ungeheuren Bienenstocke kommen und gehen die buntbewimpelten Schiffe! Dort im Norden, wo sich die Kolossalstatue der die Welt erleuchtenden Göttin der Freiheit gegen den Himmel abzeichnet, steigt jetzt die Insel Manhattan empor. Nicht das urwaldumrauschte Manhattan des 17., sondern das vom Getöse des Weltverkehrs umbrauste Manhattan des 20. Jahrhunderts! Wo vormals ein halbes Dutzend niedrige, mit Strohdächern bedeckte Blockhütten standen, da ragen jetzt ungeheure, aus Marmor, Granit, Sandstein, Stahl und Eisen aufgeführte Prachtbauten, stolze Kirchen und kolossale Brücken, ein Bild darbietend, das nirgendwo auf Erden seinesgleichen hat und von dessen Großartigkeit weder die Gründer der einstigen Pelzhandelsstation Nieuwe Amsterdam noch die Bewohner der Stadt während des 18. Jahrhunderts sich etwas träumen ließen.

Auch nicht die Bewohner der Stadt New York vom Jahre 1850! Mochte ihr Geist, wenn er sich mit der Zukunft beschäftigte, auch einen hohen Flug annehmen, so übertraf die Wirklichkeit, wie sie sich im Lauf der Zeit gestaltete, doch alle Träume und Erwartungen. Die ungewöhnlichen Verhältnisse und Umstände, mit denen die Bewohner von Manhattan Island rechnen mußten, zwangen dieselben auch zu ungewöhnlichen Maßnahmen und Leistungen. Naturgemäß haftete der Handel New Yorks an dem unteren Teil der Insel, dort wo er seinen Anfang genommen hatte. Hier landeten die Einwanderer und hatten die ihren Transport vermittelnden Reedergesellschaften und Eisenbahnen ihre Bureaux oder Agenturen. Hier befanden sich die Zollämter, die Börse, die Hauptpost, das Rathaus, die Handelskammer und die Banken; hier waren die Geschäftsstellen der Versicherungs-Gesellschaften, Makler, Importeure und Exporteure, sowie die Redaktions-Bureaux der großen Zeitungen. Infolge dieser Zusammendrängung aller Geschäfts-Interessen auf einem verhältnismäßig sehr beschränkten Raum mußte natürlich die Ansammlung der Geschäftstreibenden im Laufe der Zeit eine geradezu überwältigende werden. Die immer höher steigenden Preise für Grund und Boden zwangen die Bürger, ihre Wohnungen entweder nach den nördlichen Teilen der Insel oder auf die benachbarten, durch Fähren leicht erreichbaren Ufer von Long Island, Staten Island und New Jersey zu verlegen, wo infolge der notgedrungenen Auswanderung rasch aufblühende Städte entstanden, die zum großen Teil von Personen bewohnt werden, welche täglich in New York ihren Geschäften nachgehen, aber vorziehen, mit ihren Familien billigere, geräumigere und ruhigere Heimstätten fern vom betäubenden Getriebe der Weltstadt zu besitzen. Die von Jahr zu Jahr zunehmenden Massen solcher morgens nach dem Geschäftsteil von New York, abends wieder zurückflutenden Menschen nötigten die Transport-Gesellschaften zur Einrichtung entsprechender Verkehrsmittel. Auf der Insel selbst bewirkten anfänglich omnibusartige, mit bunten Arabesken und Gemälden geschmückte Omnibusse und seit 1832 Pferdebahnen diesen Verkehr. Als dieselben nicht mehr ausreichten, erfand man in den siebenziger Jahren die Elevated-Railroad (Hochbahn), einen von eisernen Pfeilern getragenen, durchschnittlich 20 bis 25 Fuß über der Fahrstraße gelegenen Viadukt mit in Zwischenräumen von 5 bis 10 Häuserquadraten auf einander folgenden Stationen zum Aufnehmen und Absetzen der Passagiere. Gegen 600 Millionen Menschen werden jährlich durch diese Hochbahn befördert. Eine mindestens ebenso große Zahl entfällt auf die Kabel- und elektrischen Straßenbahnen, welche während der letzten Jahre auf fast allen Strecken die Pferdebahnen ablösten.

Den Verkehr nach den auf Long Island, Staten Island und New Jersey entstandenen Orten vermitteln zahlreiche Dampffähren, die mit den

wachsenden Anforderungen immer größere Dimensionen annahmen. Im Jahre 1897 wurden die den East River kreuzenden Fähren von 93, die den Hudson kreuzenden Fähren von 95 Millionen Menschen benutzt. Obgleich auch an der Verbesserung dieser Transportmittel beständig gearbeitet wurde, kam doch die Zeit, wo sie gleichfalls nicht mehr ausreichten und man, durch die bitterste Notwendigkeit gezwungen, auf die Beschaffung neuer Kommunikationsmittel, besonders im Verkehr mit dem mächtig aufstrebenden Brooklyn sinnen mußte. Nach jahrzehntelangen, mühevollen Arbeiten gelang es endlich, jene 5989 Fuß lange, den East River in der bisher unerhörten Spannung von 1595 Fuß überschreitende Hängebrücke zu schlagen, welche noch heute zu den Wundern Amerikas zählt und das stolzeste Wahrzeichen unserer modernen Weltstadt bildet. Aber auch dieses täglich von nahezu 350 000 Menschen und zahllosen Fuhrwerken passierte Riesenwerk entspricht kaum noch den Anforderungen. Weitere, noch großartigere Riesenbrücken sind geplant und zum Teil bereits im Bau begriffen. Seit Jahren sind tausende rührige Hände und mächtige Maschinen dabei, um unter den Straßen der Stadt, unter den Fluten des Hudson und des East River dem Verkehr neue Wege zu schaffen.

Wie die eigentümliche Lage und das rapide Wachstum der Weltstadt so außergewöhnliche Verkehrsmittel nötig machten, so beeinflußte die Zusammendrängung und fortwährende Steigerung des Geschäftslebens im unteren Teil der Insel auch die baulichen Verhältnisse. Je mehr Manhattan Island zum Brennpunkt des kommerziellen Lebens der westlichen Erdhälfte wurde, desto teurer wurde natürlich der Boden. Jeder Fuß breit muß mit Gold aufgewogen werden. Wollte jemand auf so kostbaren, dabei häufig sehr kleinen Grundstücken drei- oder vierstöckige Geschäftshäuser aufführen, so könnte er nicht erwarten, auf seine Kosten zu kommen. Da die benachbarten Grundstücke oft gar nicht oder nur zu ähnlich hohen Preisen zu haben sind, so würde durch Erwerben derselben, durch Ausdehnen des Besitzes in horizontaler Richtung die Einträglichkeit der Gebäude keineswegs verbessert. So drängte sich naturgemäß der Gedanke auf, das Besitztum in verticaler Richtung, nach oben hin auszudehnen, wo der Platz nichts kostete und der Raumgehalt des Hauses durch Aufsetzen von Stockwerken beliebig vergrößert werden konnte An Stelle der zwei bis drei Stockwerke hohen Geschäftsgebäude, die bis zum Jahre 1850 üblich waren, traten fünf- bis sechsstöckige, auf deren Großartigkeit ihre Eigentümer sich nicht wenig einbildeten. In Amerika, besonders in New York, eilt man aber auf Siebenmeilenstiefeln dahin. Was man heute angestaunt, ist morgen überholt und vergessen. So erging es auch den sechsstöckigen Palästen. Zehn-, zwölfstöckige schossen neben ihnen empor und drückten sie auf das Niveau des Unbedeutenden herab. Infolge der Erfindung der Elevatoren (Fahrstühle, von einer Etage zur anderen emporlaufend) war aber auch diesen zwölfstöckigen Palästen nur eine kurze Zeit des Triumphes beschieden. Je mehr die Verbesserung dieser Personen-Aufzüge das Erreichen hoher Stockwerke erleichterte, desto erstaunlichere Maßverhältnisse nahmen die Bauwerke an. Fünfzehn, zwanzig, fünfundzwanzig Geschosse setzten die Ingenieure übereinander, als gelte es, babylonische Türme zu errichten. Häuserkolosse von 200, ja 300 Fuß und darüber entstanden, Raum für tausende Menschen bietend und oben, auf ihrer höchsten Höhe bisweilen Restaurants und Dachgärten tragend. In nichts kommt der weltstädtische Charakter New Yorks so zum Ausdruck, als in Mammuthpalästen, die mit ihren Zinnen, Türmen und goldglänzenden Kuppeln dem Stadtbild ein überaus phantastisches Gepräge verleihen. Die rote Stadt von 1850 hat sich in eine weiße von Marmor verwandelt. Von den Wahrzeichen jener Zeit stehen nur noch „Castle Garden" und die „Trinity-Kirche" mit ihrem spitzen Turm. Die im Jahre 1803 erbaute City Hall steht noch, entspricht aber so wenig mehr den Bedürfnissen der Neuzeit, daß zahlreiche städtische Ämter in anderen Gebäuden Unterkunft suchen mußten. Um dem Stadthause ein nach allen Seiten hin gleich-

mäßiges Aussehen zu geben, hat man seine Rückseite im Jahre 1890 mit weißer Ölfarbe überzogen. Das altertümliche Gebäude mit den kleinen Fenstern nimmt sich zwischen den gigantischen Marmorpalästen seltsam aus und man spricht seit langem vom Bau eines modernen Stadtgebäudes und Umwandlung des jetzigen in ein Stadtmuseum.

Die Stadt wächst ins Ungeheuerliche! Am 1. Januar 1898 werden die im Norden von Manhattan gelegenen Orte Morrisania, Tremont und Fordham, ferner ganz Staaten Island, die auf Long Island belegenen Städte Brooklyn, Long Island City, Flushing, New Utrecht, Jamaica und andere mit New York verschmolzen. Dieses, sich „Groß New York" nennende Gemeinwesen nimmt einen Flächenraum von 359 □-Meilen ein, besitzt über 167 000 Gebäude, nahezu 4 Millionen Einwohner und eine Wasserfront (alle Inseln und Buchten eingeschlossen) von 350 Meilen.

Die Volkszählung von 1900 weist aus, daß Groß New York mit 800 000 deutsch sprechenden Personen als deutsche Stadt gleich hinter Berlin kommt, daß es mehr Irländer als irgend eine irische Stadt mit Ausnahme von Dublin und Belfast besitzt; daß es mehr Böhmen als irgend eine böhmische Stadt außer Prag enthält; daß es mit 600 000 Israeliten die größte jüdische Gemeinde der Welt ist, ebensoviele Italiener als Venedig und nahezu die gleiche Zahl Ungarn als Budapest besitzt. Auf einer Wanderung gelangt man in skandinavische, polnische, griechische, türkische, syrische, armenische, chinesische und Neger-Quartiere, sowie in einen Ghetto, wo wie in Warschau und Lemberg langbärtige Männer mit alttestamentalen Gesichtern dem Kleiderhandel obliegen oder als Hausierer und Pfandleiher zu Vermögen zu gelangen suchen.

Die kommerzielle Bedeutung von New York läßt sich daraus erkennen, daß über siebenzig Dampferlinien hier ihren Sitz haben, daß im Jahre 1900 13 359 Schiffe, darunter 5523 Dampfer, in den Hafen von New York einliefen und daß von dem gesamten, auf 2245 Millionen Dollars bewerteten Handel der Vereinigten Staaten auf New York allein 1213 Millionen, also weit über die Hälfte, entfielen. In Groß New York konzentriert sich aber nicht allein das kommerzielle, sondern auch das geistige Leben Amerikas. Hier haben die bedeutendsten Zeitungen und Verlagshäuser ihren Sitz. Hier ist die stärkste Gemeinde solcher Personen, welche sich mit Kunst und Wissenschaft beschäftigen oder über neue Erfindungen sinnen. Die fähigsten, kühnsten, wagemutigsten, ehrgeizigsten und scharfsinnigsten Männer Amerikas machen New York zur Basis für ihre Unternehmungen. Suchen wir diejenigen Plätze auf, wo sich das Geistesleben, der kolossale Handel und Verkehr New Yorks am energischsten entwickeln, so drängt sich uns unwillkürlich der Gedanke auf, daß der bekannte Lateiner sein berühmtes Schlagwort: „Nil admirari!" (Nichts bewundern!) gewiß nicht ausgesprochen haben würde, wäre er plötzlich mitten in dieses riesenhafte Treiben hineinversetzt worden. Dasselbe ist ein Wunder, und zwar ein solches, das niemand schildern kann, ohne ein Buch darüber zu schreiben. Und ist dies Buch geschrieben, so gibt es doch nur ein unzulängliches Bild von all der Pracht und Seltsamkeit, von dem betäubenden Lärm, dem ungeheuren, sinnverwirrenden Gewoge! —

Und wie wird erst das New York der Zukunft, das New York des 20. und 21. Jahrhunderts sich gestalten, wenn die großen Erfindungen der Jetztzeit in vollem Umfange ausgenutzt und durch andere, noch größere ergänzt sein werden, wenn der amerikanische Kontinent ebenso dicht bevölkert sein wird als Europa, wenn sämtliche gegenwärtig noch brach liegenden Gebiete nutzbar gemacht sind und wenn der Vorsatz, New York auch in architektonischer Hinsicht zu einer wahrhaft schönen Stadt, zur „Empire City der neuen Welt" zu machen, in die Wirklichkeit umgesetzt worden ist.

„Ich betrachte es als ein müßiges Unterfangen", sagt der bekannte New Yorker Geschichtsschreiber Rudolf Cronau in einer Betrachtung hierüber, „sich ein Bild von dem New York der Zukunft auszumalen. So

wenig die Pelzhändler vom Jahre 1635, so wenig die Helden des Freiheitskrieges und die New Yorker des Jahres 1850 sich ein zutreffendes Bild der späteren Stadt auszudenken vermochten, ebensowenig vermögen wir mit einiger Sicherheit vorauszusagen, wie das New York der Zukunft beschaffen sein wird. Nur soviel ist gewiß: Noch unendlich viel großartiger und schöner als heute" — und er hat Recht!

Die „ersten Begebenheiten" in New York.

Im Jahre 1652 wurde die erste Schule eröffnet.

1654 wurde der erste Danksagungstag angesetzt.

1655 bediente sich der Magistrat der Stadthalle als Gerichtshof und ein kleines Zimmer darin wurde als Gefängnis eingerichtet.

1656 fand die erste Volkszählung statt, die ergab, daß die Stadt 1000 Einwohner hatte, von denen viele Neger waren.

1657 wurde die erste Feuerlösch-Compagnie gegründet, dieselbe hieß „Rattle Watch" und bestand aus 8 Mann. Die Feuerwehr verfügte über 250 Feuereimer und einen Haken- und Leiterwagen, die in Holland hergestellt waren.

1665 bekam die Stadt — obwohl sie schon 12 Jahre alt war — erst ihren ersten Bürgermeister. Derselbe hieß Thomas Willet; nach ihm ward die heutige Willet Street getauft.

1677 wurde der erste „eingeborene" Mayor Stephanus Van Cortland installiert.

Andere „erste Begebenheiten", die sich teils vor, teils nach Etablierung der lokalen Selbst-Verwaltung zutrugen, waren:

Das erste Gebäude wurde auf Manhattan Island im Jahre 1615 errichtet.

Die ersten Kinder, welche auf der Insel von europäischen Eltern geboren wurden, waren ein Knabe im Jahre 1614 oder 1615 und ein Mädchen im Jahre 1625. Das letzte Datum ist authentisch, während das erstere zweifelhaft ist.

Das Jahr 1633 ist insofern ein ereignisreiches, als es den ersten Geistlichen (Bogardus) für die im selben Jahre erbaute erste reguläre Kirche, sowie auch den ersten Schulmeister und den ersten Friedhof hervorbrachte.

Der „Prügelpfahl" (in Deutschland hieß das Ding „Staupsäule", auch „Pranger" und „Schandpfahl") ward 1635 errichtet und ein Jahr später etablierte sich der erste reguläre, praktizierende Arzt.

Das Jahr 1637 sah das erste Fährboot nach Long Island, dessen Landungsstelle unweit Peck Slip lag.

1641 wurde der erste Mörder, ein Neger, zum Galgen verurteilt.

Die erste Baustelle, ein Platz von 30 bis 110 Fuß Größe, da wo jetzt die Bridge Street liegt, ward 1642 für Doll. 9.60 verkauft.

Die erste kaufmännische Börse ward 1670 gegründet und der erste Briefträger mit einer zweifelhaft festgesetzten Route, die sich über Hartford nach Boston erstreckte, 1673 installiert.

Das erste Dock wurde 1677 gebaut.

Der erste Leichenbestatter etablierte sich 1683.

Die erste Druckerpresse (William Bradfords) kam 1694 in Gebrauch und das erste Armenhaus 1698.

1696 ward das erste Geld zum Reinigen der Straßen bewilligt, 1697 wurden letztere zum ersten Male erleuchtet, indem an jedem 7. Hause eine brennende Laterne an einem Pfahle aufgehängt wurde. Die Beleuchtungskosten mußten aber die Hauseigentümer bezahlen, die in „Blocks von Sieben" eingeteilt waren.

Die erste Zeitung, „The Gazette", wurde im Jahre 1725 herausgegeben, die erste öffentliche Bibliothek 1729 eröffnet, und „Kings College", das sich später zur „Columbia University" entwickelte, wurde im Jahre 1756 eröffnet.

11. Groß New York.

Schon vor vielen Jahren haben Enthusiasten von einem Groß New York geschwärmt und geträumt. Indeß, wie überall bei großen Ideen, hat auch hier eine sehr lange Zeit dahinschwinden müssen, bis die Anregung im Volke genügend tief Wurzel gefaßt hatte und reif zur Verwirklichung geworden war. Nachdem die Angelegenheit über das allererste Stadium hinaus und dann jahrlang in den beteiligten Orten und in der Staats-Legislatur in Albany durchberaten war, wurde endlich im Jahre 1890 unter dem Vorsitz von Andrew H. Green — der als Vater des heutigen Groß New York zu betrachten ist — eine Staats-Commission eingesetzt, um die Sache endlich zu einem förderlichen Abschluß zu bringen. Bei den städtischen Wahlen von 1894 erklärte sich die Bevölkerung mit großer Stimmenmehrheit für die Vergrößerung, worauf schließlich am 1. Januar 1898 der offizielle Charter (Freibrief) seitens der Staatsbehörde erteilt wurde. Von diesem Tage an besteht die Stadt New York aus fünf Boroughts*): Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens und Richmond.

Das Borough of Manhattan für sich allein umfaßt folgende Inseln: Manhattan, Governor's, Ellis', Bedloe's, Blackwell's, Ward's, Randall's und Riker Island. The Bronx umfaßt das ganze Gebiet nördlich vom Harlem zwischen Hudson River und Long Island Sound bis nach Yonkers, Mount Vernon und New Rochelle. Brooklyn umfaßt ganz King's County (Kreis). Borough of Queens umfaßt das ganze Gebiet nördlich von Brooklyn bis an den Long Island Sound und östlich bis an Garden City, und Borough of Richmond schließt ganz Staten Island ein.

Die Einwohnerzahl, nach der Volkszählung von 1900, betrug: Manhattan: 1 185 003, Bronx: 200 507, Brooklyn: 1 166 582, Queens: 152 999, Richmond: 61 021; — total: 3 437 202. Es ist indeß als sicher anzunehmen, daß diese Ziffer gegenwärtig, Frühjahr 1908, $4^1/_2$ Millionen weit überschritten hat und bei der nächsten Volkszählung, 1910, nahezu 5 Millionen erreichen wird. Groß New York ist sowohl in Bezug auf Einwohnerzahl wie auf Flächen-Inhalt die zweitgrößte Stadt der Welt. Das Stadtgebiet umfaßt annähernd 320 Quadratmeilen mit einer Wasserfront von 355 Meilen.

1. Brooklyn.

Zu erreichen durch alle Brückenbahnen, Subway von Battery Park (nach Flatbush Avenue Station) und viele „Ferries" (Fähren); s. Liste Seite 16.

Das Gründungsjahr Brooklyn's fällt in das Jahr 1623, ein Jahr vor der dauernden Besiedelung Manhattans. Im genannten Jahre ließ sich an der Wallabout Bai — der heutigen Navy Yard (Kriegshafen) — eine Anzahl Wallonen, aus den holländisch-preußischen Grenzbezirken, nahe der alten holländischen Stadt Breukelen nieder. Dieser Name wurde auch der neuen Colonie zugelegt, der nach der Festsetzung der Engländer auf Manhattan indeß bald in Brooklyn geändert wurde.

*) Borough = Ort, Ortschaft, Flecken, Gemeindebezirk, Vorstadt etc.

Das hervorragendste Ereignis in der Geschichte Brooklyns ist die auf den hinter der Stadt gelegenen Höhen (jetzt Prospect Park) stattgehabte „Schlacht von Long Island" am 27. August 1776. Bei dem Heere, das der englische General Howe hier befehligte, befanden sich 1000 Waldecker, 1600 Hannoveraner und 12000 Hessen, gemeinhin als Hessen bezeichnet. Die fürstlichen Schacherer erhielten von der englischen Regierung für jeden Untertanen ein Kopfgeld von 7 Pfund Sterling, 4 Schilling und 9 Pence (etwa 160 Mark oder 40 Doll.), für die Gefallenen das doppelte. Aus dieser Schlacht stammt die Bezeichnung „Blinder Hesse". Das Prinzip der Engländer, ihre eigene Mannschaft zu schonen und die Fremden an die Front zu schicken, wurde auch hier befolgt. Und die Hessen — ohne ein Wort der Sprache zu verstehen, ohne Verständigung mit Freund und Feind zu finden, heimwehkrank im Herzen — gingen „blind" in den Kampf und schlugen die Amerikaner gründlich, sodaß diese, unter dem fähigen General Putnam und Washington stehend, eiligst Long Island verlassen mußten. Der Schreck über den Todesmut der Hessen hat bei den Amerikanern lange angehalten; sie galten als unüberwindlich, bis sie in einer stürmischen Dezembernacht in Trenton in New Jersey von den Amerikanern überfallen und ziemlich aufgerieben wurden.

Brooklyn hat gegenwärtig etwa 1 750 000 Einwohner, von denen sicherlich 1 Million deutsch oder von deutscher Abkunft sind. Der Ort zählte im Jahre 1788 nur 1500 Einwohner. Im Jahre 1834 erhielt er das Stadtrecht und stieg nun schnell empor, sodaß er 1890 bereits 806 343 Einwohner zählte.

Die Stadt besitzt etwa 500 Kirchen und wird im schriftlichen Verkehr vielfach als „Kirchenstadt" bezeichnet. Auch den Namen „Dormitory of New York" (Schlafgemach von New York) hat es sich erworben. Viele tausend Brooklyner haben in New York ihr Geschäft oder andere Beschäftigung, dagegen ihren Wohnsitz in Brooklyn.

Handel und Industrie sind sehr bedeutend; der Fabrikationswert der letzteren beträgt pro Jahr etwa 320 Millionen Dollars. Die Haupt-Industriewerke befinden sich indes in New Yorker Händen und werden von hier aus geleitet.

Die Stadt ist in vier politische Bezirke eingeteilt:

1. The Heights, 2. South Brooklyn, 3. The Hill und 4. The Eastern District (Williamsburg).

Ein Besuch Brooklyns ist für den Fremden insoweit empfehlenswert, als es in der Tat einige Sehenswürdigkeiten besitzt, die das reiche New York nicht aufzuweisen vermag. Es kommen in betracht:

1. The Heights, 2. Prospekt Park, 3. Greenwood Cemeterie (Kirchhof), 4. The Navy Yard (Kriegshafen), 5. Plymouth Church, 6. eine Tour mit den Hochbahnen, 7. Brooklyn Institutes new Museum (am Prospect Park).

Die Haupt-Durchgangsstraße ist Fulton Street, die von der Brooklyn Bridge die Stadt in östlicher Richtung durchzieht. Etwa eine halbe Meile (900 Meter) östlich von der Brücke steht das Court House (Gerichts-Gebäude), daneben die Hall of Records (Archiv) und in der Front des Platzes die City Hall. Eine Hauptzierde des Platzes ist die Bronce-Statue des berühmten Kanzelredners, Philantropen und fortschrittlichen Kämpfers Henry Ward Beecher, der vor dem Bürgerkriege, im Verein mit dem deutschen Element, für die Aufhebung der Sklaverei kämpfte.

In der Umgebung dieses Platzes ist der hauptsächlichste Geschäftsdistrikt, und die ersten Bank-, Office-, Theater- und Zeitungs-Gebäude befinden sich hier. Washington Street führt von hier direkt zum East River oberhalb der Brücke. An der Ecke von Washington und Johnson Str. befindet sich die Post Office (Haupt-Postamt), daneben das Gebäude des Daily Eagle (englische Tageszeitung), deren Rotationsmaschinen man von der Straße aus arbeiten sehen kann, und das Clarendon Hotel.

Die hauptsächlichsten Theater, die sich in der Mehrzahl in dieser Gegend befinden, sind:

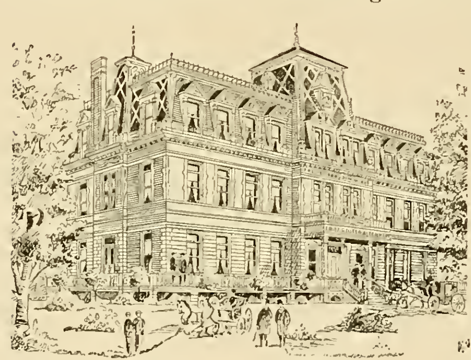
Amphion, Bedford Avenue, gegenüber South Ninth Street,
Academy of Music, Montague Str., nahe City Hall,
Columbia, Washington und Tillary Str.
Grand Opera House, Elm Place, nahe Fulton Str.,
Star, Jay Str., nahe Fulton Str.,
Montauk, 587 Fulton Str.,

Park, Fulton Str., gegenüber von City Hall,
Byou, Smith und Livington Str.,
Criterium, Fulton Str., nahe Grand Avenue,
Hyde & Behman's, Adams Str., nahe Myrtle Avenue,
Lee Avenue Academy, Lee nahe Division Avenue,
Novelty, Driggs Avenue, nahe S. 4. Str., E. D. (Williamsburg),
Gayety, Broadway und Throop Str., E. D.,
Empire, Broadway und Sixth Str., E, D.

Vom Gebäude des „Daily Eagle" gehen wir nun die Montague Street hinab zum East River (unterhalb der Brooklyn Bridge) und befinden uns dann im Stadtbezirk

The Heights.

Dies ist der vornehmste Wohnbezirk von Brooklyn und besitzt viele Residenzen reicher Familien wie öffentlicher Gebäude und Hotels. Das Land erhebt sich vom Fluß herauf terrassenförmig bis zu 100 Fuß Höhe und bietet von derselben ein unvergleichliches Panorama. Den Blick auf New York, den unteren East River, Battery Park, die Bai und Governors Island sollte jeder Fremde genießen; er wird ihm lange vor Augen stehen. An beiden Seiten der Wasserstraße lange Linien von Werften und Warenhäusern. Schiffe kommen und verschwinden in einem fort; unermüdliches Leben und Treiben, wohin man auch sehen mag. Oberhalb der Heights läuft Henry Str., unterhalb derselben am Ufer Furman Street, rechts davon die hohe Brooklyn Bridge und zwei Block südlich von Montague Str. die Joralemon Avenue, wo die Brooklyn Seite des Battery Tunnels sich befindet. Der Ausdruck „The Heights" schließt City Hall Place ein.



Fritz Reuter-Altenheim
im Union Hill Schützen-Park. (S. Seite 41.)

Clinton Street, laufend von Gowanus Bay bis Tittary Street, ist eine der vornehmsten Straßen der Heights; es ist die Promenadenstraße dieser Gegend (vor Jahren bekannt als die Fifth Avenue von Brooklyn). An ihr liegen die meisten Sehenswürdigkeiten. Ecke von Pierrepont Str. steht das Gebäude der Long Island Historial Society mit einer Bibliothek von 80 000 Bänden und einem Museum historischer und sonderbarer Gegenstände von Long Island. In dieser Gegend befinden sich auch die angesehensten Kirchen der Stadt:

Dutch Reformed Church (holländisch reformiert), in Pierrepoint Str.,
First Unitarian Church, Ecke von Monro Place,
Holy Trinity Church, Ecke von Montague Str. (bischöfliche Hauptkirche),
Church of the Pilgrims, in Remsen Str., an Ecke von Henry Street. (In der Fassade ist ein Stein aus Plymouth, an der Ostküste von Massachusetts, wo die ersten Puritaner landeten, eingemauert.)
Church of St. Ann, Ecke Livingston und Clinton Street.

Das Haupt-Interesse von allen Kirchen nimmt indes die Plymouth Church ein, die in Orange Street steht, an der Nordseite der Heights, etwa 7—8 Minuten von der Brücke entfernt. Hier predigte Henry Ward Beecher (1813—87) nahezu 40 Jahre; seine Predigten wurden im ganzen

Lande verbreitet, und in der Zeit vor dem Bürgerkriege setzte er seinen ganzen Einfluß zur Befreiung der Sklaven ein; er war mit Präsident Lincoln eng befreundet; lebte und starb im Hause 124 Hicks Str., Ecke von Clark Str.

Auf den Heights befinden sich ferner die drei ersten Hotels Brooklyn's: das Mansion House, das Pierrepont House und das große St. George Hotel, sowie die eleganten Apartment-Häuser: Arlington, Berkeley, Grosvenor, Montague, Columbia, West End, Roebling und Margaret. Weiter haben die ersten Clubs hier ihre Häuser; z. B. der Brooklyn Club, Hamilton Club (Standbild von Alexander Hamilton, dem Adjutanten und Freund Washington's), Exelsior Club, Crescent Athletic Club, Jefferson Club (demokratisch) und der Union League Club (republikanisch).

Prospect Park.

Dieser herrliche Park liegt auf einer Höhe im südlichen Stadtbezirke. Von den freien Plätzen aus hat man nach allen Seiten schöne Fernblicke. Im Süden sieht man Süd Brooklyn mit den Höhen Staten Islands im Hintergrunde, im Westen die breite Bai und New Jersey, im Norden New York mit seinen Wolkenkratzern und im Nordosten Coney Island und den Atlantischen Ozean. Der Park hat annähernd die Größe des Central Parks und wird sehr viel besucht. Er ist in folgender Weise zu erreichen:

Fulton Street Ferry, Brooklin Bridge Elevator und Battery Subway. Aussteigen an Park Place Station oder Prospect Park Station.

Die „Park Plaza" ist ein schöner freier Raum vor dem Haupt-Eingange zum Park, wo Flatbush Avenue, Eastern Boulevard und mehrere andere Straßen zusammenlaufen. Ornamentale Stein-Kioske und vier große Granit-Säulen, die demnächst Statuen tragen sollen, markieren den Haupt-Eingang zum Park. In der Mitte der Plaza steht eine Memorial Arch, ähnlich der „Washington Arch" in New York, aber weniger eindrucksvoll, von Frederick Mac Monnies; errichtet 1898. In einer kleinen Entfernung davon ist eine elektrische Fontäne, die im Sommer farbig erleuchtet ist. Vor dem Park-Eingange steht eine schöne Porträt-Statue des hervorragendsten Brooklyner Bürgers J. S. Stranahan, der sehr viel Gutes für den Park wie auch im öffentlichen Leben getan hat.

An der Ecke von Flatbush Avenue und dem Parkway steht ein Wasser-Turm, den Jeder besteigen sollte. Von der Spitze desselben läßt sich die ganze Region übersehen.

Prospect Park ist ein würdiger Rivale des Central Parks; er steht in der höchsten Kultur der gärtnerischen Kunst und Pflege. Von den vielen Statuen und Ornamenten im Park seien besonders erwähnt die Statue von John Howard Payne, Autor des bekannten Liedes: „Home, Sweet Home" (Heim, liebes Heim) und ein Bronce Tablet, einen Teil der Schlacht von Long Island darstellend. Die Drives (Fahrstraßen) sind breit und in guter Bodenbeschaffenheit und die schönen Seen sind mit Booten verschiedenster Art besetzt, die man mieten kann. Von der Haupthöhe, dem „Lookout Hill" kann man den Horizont vom Atlantischen Ocean bis zu den Palisaden und den Orange Bergen in Jersey übersehen.

Museum of the Brooklyn Institute.

Dies ist das Fundament zu einem groß angelegten naturhistorischen und ethnologischen Museum, das sich etwas östlich vom „Water Tower" an Ecke Flatbush Avenue und Parkway befindet. Die Besichtigung ist frei von Mittwoch bis Samstags, während Montags und Dienstags 25 Cents Eintritt erhoben wird.

Das „Brooklyn Institute" ist eine der angesehensten sozialen Vereinigungen der Stadt. Die Gründung des Clubs fällt in das Jahr 1823, re-

organisiert wurde er in 1887. Hinter dem Gebäude befindet sich ein schöner Privatpark, der Anschluss an den Prospect Park hat.

Greenwood Cemetery (Kirchhof).

Einer der schönsten Friedhöfe der Welt. Er liegt südwestlich hinter dem Prospect Park und umfaßt eine Quadratmeile des Hochlandes. Die Entfernung von der Brücke beträgt $2^1/_2$ Meilen. Zu erreichen am besten durch Fifth Avenue Elevator. Aussteigen an 23. Straße, wo sich der Haupt-Eingang (Main Entrance) befindet. Hier sind auch zu jeder Tageszeit Fuhrwerke zu haben, mit denen man eine Tour — 25 Cent die Rundfahrt — durch den herrlichen Friedenspark machen kann.

Der Kirchhof ist eröffnet in 1842 und seit dieser Zeit haben auf demselben etwa 265 000 Beerdigungen stattgefunden, wofür über eine Million Dollars bezahlt worden sind. Viele hervorragende New Yorker und Brooklyner Bürger und Berühmtheiten haben hier ihre letzte Ruhestätte gefunden. Reiche Familien haben viel dazu beigetragen, den Kirchhof zu einem der schönsten der Welt zu machen; in der Pracht seiner Denkmäler dürfte er einzig dastehen. Von „Plateau Hill" und mehreren anderen Höhen hat man schöne Aussicht auf die Bai, New York und New Jersey. — Von den vielen Grabmonumenten seien die der berühmtesten Männer genannt:

Professor S. F. B. Morse, der Erfinder des elektrischen Telegraphs, auf Highwood Hill; James Gordon Bennett, Gründer des „New York Herald", der Stanley nach Zentral-Afrika sandte, um Livingstone zu suchen, an Fern Avenue; Gouverneur De Witt Clinton in Baywood Dell.

Im Haupt-Eingangsgebäude sind Pläne des Friedhofs à 10 Cents zu haben. Auf denselben ist die Lage der Denkmäler genau verzeichnet.

The Navy Yard (Marine-Station, Werft etc.).

Fremde sollten nicht unterlassen, dieser hervorragenden Marine-Station der Vereinigten Ssaaten einen Besuch abzustatten. Die Navy Yard befindet sich in und an Wallabout Bai, der Haupt-Eingang am Fuß der York Street, wenige Minuten von der Brooklyn Bridge entfernt. Die Hochbahn hält an Bridge Street, von wo man zwei Blocks zu gehen hat. Auch laufen verschiedene elektrische Straßenbahnen durch diese Gegend.

Die Wasserbecken und die Werft umfassen ein Areal von 45 Acker, während noch 100 Acker Land dazu gehören, auf dem sich Verwaltungs- und Arbeitsgebäude befinden. Auch das „United States Naval Liceum" (Marineschule), gegründet 1833, ist hier; dasselbe besitzt eine umfassende Bibliothek und eine grosse Collection historischer Kuriositäten, auch eine wertvolle Sammlung geologischer und mineralogischer Gegenstände. In der Nähe des Hauptquartiers, Wohnung des Kommandanten, sind verschiedene Trophäen aus früheren Kriegen, Kanonen etc., aufgestellt. Auf der östlichen Seite des Komplexes steht das Marine-Hospital, das 500 Patienten aufnehmen kann. In den Docks befinden sich fast immer Kriegsschiffe; Besichtigungskarte erhält man in der Kommandantur. Auch die alten Schulschiffe sind sehenswert; es sind alte, längst ausgediente Kriegsschiffe früherer Zeit, so die alte Fregatte Vermont, die heute nur zum Anlernen der Schiffsjungen benutzt werden. Die Trockendocks haben folgende Dimensionen: Nro. 1, obere Länge 362 Fuss, am Boden 331, obere Breite 66 Fuss, am Boden 25; Nro. 2, obere Länge 491 Fuss, Breite 85, Tiefe $25^1/_2$; Nro. 3, Länge 627 Fuss, Breite 70, Tiefe 29. — Annähernd 2000 Menschen werden auf der Yard beschäftigt.

Nördlich von Brooklyn und von diesem durch den Newtown Creek (Bach) getrennt, liegt das aufstrebende Long Island City mit etwa 50 000 Einwohnern. Im Stadtteil Hunters Point, nahe dem Einfluß des Newtown Creek in den East River, befindet sich der Bahnhof des Long Island Rail Road, von dem man nach fast allen Punkten auf Long Island fahren kann. Hier münden die neuen Tunnel des Pennsylvania R. R., der damit Anschluß an seine Long Island Bahnen erhalten hat. Verbindung von New York am besten durch die Tunnelbahn oder Fähre von 34. Straße. Long Island City zieht sich vom Newtown Creek hinauf bis zum Long Island Sound.

2. Bronx.

Das neue Großstadt-Gebiet „The Bronx" (benannt nach dem Dänen Bronck, der als der erste Ansiedler auf der Bronx Seite, an der Mündung des Harlem River in den East River, bezeichnet wird; Bronck wird auch als der erste Importeur Holsteinischen Rindviehes genannt) umfaßt einen großen Komplex nördlich vom Harlem River und nordwestlich vom Bronx River mit etwa 300 000, davon über die Hälfte deutschen Einwohnern. „The Bronx" bildet jenseits des Harlem River die natürliche Verlängerung der Insel Manhattan mit New York und wird nach verhältnismäßig kurzem Zeitraume sicher deren schönste und gesundeste Vorstadt. — Das hier von New York aufgesogene Gebiet umfaßt die Distrikte von Morrisonia (nach General Morris benannt), West Farms, Fordham, Mott Haven, Williamsbridge und mehrere andere. Man erreicht das Gebiet von City Hall etc. mittels 3. Avenue Hochbahn, die an der 125. Str. über den Harlem River und direkt weiter bis zur 200. Str. (End-Station) führt. Schneller erreicht man es indes mit der Tunnelbahn. Nach dem Fahrplan sollen die West Farm Expreßzüge die Strecke (ca. 12. Meilen) von der Battery (South Ferry) bis zur Endstation in 35 Minuten zurücklegen, was indessen wohl sehr selten der Fall ist. Die Hochbahnzüge brauchen ca. 1 Stunde für die ganze Strecke. Große neue Parkflächen sind in Bronx reserviert und zum Teil bereits aus- und angelegt worden, wie der „Van Cortland Park", 1,069 Acres, mit felsigem Holzgelände, Seen und einer Paradefläche für die National Garde. Van Cortland Station an der „New York und Putnam Railroad", dicht am Park-See.

Der „Bronx Park liegt an beiden Seiten des Bronx River, oberhalb West Farms. Er ist am bequemsten zu erreichen per 3. Avenue Hochbahn, Bronx Station, oder durch Trolley nach West Farms oder Bronxdale; er ist mit dem Van Cortland Park durch den „Mosholu Parkweg" verbunden, und mit Pelham Park, entlang der Küste des Long Island Sound, vier Meilen östlich, durch einen anderen „Parkweg".

Das ganze Gebiet des Bronx Park gehörte früher einer Familie Lorrilard, die durch den Verkauf des Landes unendlich reich geworden ist. Das Herrenhaus (Mansion) stand in der Nähe des Bronx Wasserfalles und das Gutshaus (Manor) ist heute eine Polizeistation.

Die Hauptanziehungspunkte des Bronx Park sind der Botanische Garten und der Zoologische Garten; für den ersteren sind über 300 Acker reserviert. Der letztere grenzt an den Botanischen Garten und umfaßt 266 Acker. — Crotona Park ist 135 Acker groß und liegt zwischen Morrisania und Tremont und ist mit dem Bronx Park durch einen „Drive" (Parkweg) verbunden.

Pelham Bay Park ist der größte Park im Stadt-Gebiete; er umfaßt 1756 Acker und hat 7 Meilen Wasserfront an dem Long Island Sound. Dieser Park wird mit dem Bronx Park durch einen Boulevard verbunden, wodurch eine herrliche Fahrstraße vom Long Island Sound nach dem Hudson River hergestellt ist. Pelham Bay Park ist am besten zu erreichen durch den Harlem Zweig (Branch) des „New York, New Haven und Hartford Rail Road". Dieser Park liegt 15 Meilen nordöstlich von der City Hall. An der 164. Straße und Mott Avenue steht das Heine-Denkmal, oder richtiger „Loreley-Brunnen"; bekannt durch die Geschichte seiner Ablehnung und Wanderung durch verschiedene deutsche Städte, um hier endlich einen Platz zu finden. (S. Ill. S. 117.) Leider haben Vandalen dem herrlichen Marmorbilde mehrfach Schaden zugefügt. Bronx steht seit Jahren unter der Oberleitung eines Deutsch-Amerikaners, des Borough-Präsidenten Fr. Haffen, dessen Bureau sich in der City Hall befindet.

Nördlich vom Bronx am Hudson liegt die Stadt Yonkers, sozusagen eine Vorstadt von New York; nordöstlich liegen Mount Vernon und New Rochelle am Long Island Sound. Alle drei Städte sind reich bewohnt von solchen, die in New York ihr Geschäft betreiben. Es macht dem New Yorker Geschäftsmanne nichts aus, daß er erst die Eisenbahn benutzen muß, um von seiner Wohnung ins Geschäft, und umgekehrt, zu gelangen.

3. Thee Queens.

Das ebenfalls an die Stadt New York gegliederte Gebiet „of the Queens" (1900 mit 152 999 Einwohnern) grenzt von Brooklyn südlich an den Atlantischen Ozean, mit dem es durch die New York Bai direkte Verbindung hat, und nördlich an den Long Island Sound. Voraussichtlich wird dies Vorstadtgebiet dermaleinst eine große Bedeutung für New York erhalten, die es seiner überaus günstigen Lage am Meere nach auch vollauf verdient. — Heute ist es in der Hauptsache noch als ein Gebiet für die Land-Spekulation zu betrachten, das es für die nächsten Jahre auch noch bleiben wird.

4. Staten Island.

Die Insel „Staten Island" ist unter der offiziellen Bezeichnung „Borough of Richmond" der letzte der an New York angegliederten Bezirke und hat heute etwa 100 000 Einwohner.

Staten Island liegt auf der Südseite des Hafens von New York, ist von New-Jersey durch den „Staten Island Sound" und den „Kill van Kull" und von Long Island durch die „Narrows" (Engen) getrennt; es hat einen Umfang von etwa 60 Quadratmeilen.

Die Oberfläche der Insel ist hügelig, waldig und abwechslungsreich, von kleinen Dörfern und den Villen der New Yorker belebt. Von den Höhen genießt man treffliche Blicke auf den Hafen und das Meer. Die schönste Promenade ist „Richmond Terrasse" an der Nordküste. Von „St. George" führen Eisenbahnen (Staten Island Rapid Transit") westlich an der Nordküste entlang, südöstlich nach „Fort Wadsworth" und „Arovahar" und südlich (bei Clifton abzweigend) nach „Tottenville". — Die „North Shore Line" (Nord-Ufer-Linie) fährt über (1 Meile) nach „New Brighton", der größten Ortschaft der Insel, mit vielen Villen und Hotels; 1³/₄ Meilen davon Sailors Snug Harbor mit grossem Asyl für Seeleute; davor ein Standbild des Gründers K. K. Kandall von St. Gaudens; 2½ Meilen weiter „Livingston" mit dem „Staten Island Crocket Club", dem „Staten Island Athletic-Club" etc. — 4 Meilen weiter „Port Richmond", 5½ Meilen „Erastina", mit dem Vergnügungslokale „Erestina Groser". — Weiterhin führt die Bahn über den Sound nach New Jersey. In (1 Meile) „Tomkinsville" (Bay View = Blick auf die Bay), an der „Arrochan Line" ist das Hauptquartier des „Seawanhaka Yacht Club" und des „New York Canal Club". — 1½ Stunden weiter liegt „Stapleton", der Geburtsort des Commodore Cornelius Vanderbilt (1794 bis 1877), der durch Errichtung einer Fähre nach New York den Grund zu seinem ungeheuren Vermögen legte; 2½ Meilen weiter liegt „Clifton", wo Garibaldi eine Zeit lang wohnte. 3½ Meilen sind es bis „Fort Wadsworth"; 4½ Meilen bis „Arrochar" oder „South Beach", besuchter Ausflugsort der New Yorker (Bootfahrten, Seebäder etc.).

Am längsten ist die südlich nach Tottenville führende Bahn, von Clifton, siehe oben, über „Grand City", mit dem Mausoleum der Familie Vanderbilt, „Giffords", „Woods of Arden" und „Princes Bay" nach (16 Meil.) Tottenville mit dem alten Billop House (ca. 1670), wo General Howe nach der Schlacht von Long Island mit Franklin und John Adams zusammentraf (Dampffähre nach „Porth Amboy".)

Viele Punkte der Insel bieten dem Wanderer lohnende Ausflugsziele.

5. Inseln im East River.

Die Inseln im East River enthalten die gemeinnützigen Anstalten der Stadt New York. Mit Erlaubnis des „Commissoners of Public Charity", 66. Third (3.) Avenue, zu besichtigen.

„Blackwells Island“ (Fährboot von E. 26. Straße und Brücke von E. 59. Straße) ist eine lange schmale Insel, die sich ungefähr von 50. bis 86. Straße erstreckt, mit dem Zuchthause (Penitentiary), der Irrenanstalt für Frauen, dem Arbeitshaus, Armenhause und dem Charity Hospital. „To be send to the Island“ heißt in New York soviel, als ins Zuchthaus geschickt worden. Auf „Wards Island“, gegenüber der 110. Str., befinden sich die Irrenanstalt für Männer, das Asyl für Trunksüchtige und das Hospital für Auswanderer. Wards Island wird von „Astoria“ und „Blackwells Island“ durch „Hell Gate“ getrennt, eine scharfe Biegung des Flußes zum „Long Island Sound“, durch die das Wasser mit starker Strömung fließt.

Hier strandete im Juni 1904 der Dampfer „General Slocum“ mit einer ganzen deutschen Kirchen-Gemeinde an Bord, die sich auf einer Vergnügungstour befand und etwa 1000 Personen stark war. Angesichts New York brannte der große Dampfer bis auf den Wasserspiegel nieder, wobei mehr denn 900 Personen durch Feuer und Ertrinken umkamen.

Die unterseeischen Riffe, die früher hier die Schiffahrt sehr gefährdeten, wurden 1876 und 1885 durch Sprengungen mit Nitro-Glycerin beseitigt. Auf „Randalls Island“, nördlich von Wards Island, dem Harlem River gegenüber, befindet sich die Anstalt für Blödsinnige, das Zuchthaus und die Kinderspitäler.

6. Die Inseln im Hafen.

Diese Inseln gehören dem Staate New York. Die größte derselben ist „Governors Island“ mit dem alten Fort „Columbus“. Das auf der Nord-West-Seite gelegene „Castle William“ ist Sitz des Höchst-Kommandierenden der amerikanischen Streitkräfte am Atlantic, zur Zeit General Grant, Sohn des berühmten Generals und Präsidenten. Die Insel liegt links vor der Battery und von Long Island durch den „Buttermilk Channel“ (Kanal) getrennt.

An der New Jersey-Seite der Bay liegt „Ellis Island“ (siehe Ill. S. 52), der Landeplatz der Einwanderer.

Weiter hinaus, ziemlich in der Mitte der Bay liegt dann „Bedloes“ oder „Liberty Island“ mit der Statue der Freiheit — das berühmteste Werk des Colmarer (Colmar im Elsaß) Bildhauers Bartholdi.



Loreley Brunnen.
(Mit dem Bildnis Heinrich Heines.) S. Seite 115.

12. Lohnende Partien in New York.

1. Durch Alt New York per Automobil.

Mit lautem Posthorngeschmetter fahren wir vom Flatiron Gebäude ab. Zunächst geht es die fünfte Avenue hinunter, wo früher die vornehme Welt wohnte. An der Ecke der 18. Straße, wo sich jetzt das „Constable Gebäude“ befindet, stand früher das Wohnhaus des heutigen Multimillionärs August Belmont, des Hauptbesitzers der New Yorker Untergrundbahnen. An der 14. Straße, zwischen 5. und 6. Avenue, wird uns das höchste Ziegelsteinhaus gezeigt, in welchem Präsident Martin van Buren wohnte. Vor dem Hause steht ein einsamer Baum. An der 16. Straße wird unsere Aufmerksamkeit auf die presbyterische Kirche gelenkt, die älteste der Stadt, welche im Jahre 1717 gegründet wurde. Dicht vor dem Washington Triumpfbogen, auf der Westseite der Avenue, steht die alte Rhineländer Heimstätte (die Rhineländers wanderten mit den ersten Holländern ein). Wir werden daran erinnert, daß der Triumpfbogen 128 000 Dollars gekostet hat. An North Washington Square, No. 10, wohnte der Bischof Henry C. Potter. An University Place kommen wir dann an dem großen Gebäude der New York Universität vorbei. Den Broadway kreuzend gelangen wir nach Astor Place und werden daran erinnert, daß die „Draft Riots“ und „Orange Riots“ hier stattfanden. Auch die Mercantile Library, das Bible House und Cooper Union werden gezeigt, an dessen Stelle einst Peter Cooper seinen Grocery Laden betrieb und den Grund zu seinem Millionen-Reichtum legte.

Dann gehts die Bowery, die frühere Poststraße nach Albany und Sitz der ersten holländischen Brauer hinunter. Hier werden die Wirtschaften gezeigt, wo man gegen Entnahme eines 5-Cent-Schnapses die Nacht über verweilen darf, wo man für 5 Cent einen „Shave“ (Rasieren), wo man für 3 Cent Kaffee und Brod und für 5 Cent den größten Whiskey und den größten „Schoner“ Bier erhalten kann. Dann zeigt man uns die Kneipe des verstorbenen Steve Brodie, der angeblich den ersten Todessprung von der Brooklyn-Brücke getan hat. Auch das einstmals als deutsche Kunsthalle berühmte Thalia-Theater sehen wir jetzt. Es sei das erste gewesen, das mit Gas erleuchtet, sagt der Führer. Wir biegen in Bayard Street ein. Es gibt ein riesiges Halloh. Die Bananenschalen fliegen uns um die Ohren. Der Mann mit dem Megaphon sagt, das sei früher eine sehr verrufene Gegend gewesen; wir glaubens ihm. An Mulberry Str. zeigt man uns die Gasse, wo die Mörder und Räuber früher ihre Opfer verschwinden ließen, nachdem sie dieselben totgeschlagen und ausgeraubt hatten. In Baxter Street bewundern wir die noch so gut wie ganz neuen Hosen, 98 Cents das Bein, und sehen, wie ein widerhaariger Kunde mit der Kraft hebräischer Fäuste zum Kauf breitgeschlagen wird. Auch „Five Points“, sowie die Seufzerbrücke, welche von dem Kriminalgebäude nach den Tombs führt, bekommen wir zu schauen. „Die Five Points Mission war früher eine Brauerei“ sagt der Führer. Von Chatham Square aus biegen wir in Mott Street ein. Hier sollen in 3 Blocks 5000 Chinesen wohnen. Auf den kunstvoll gearbeiteten eisernen Balkonen sitzen die „Highbinders“

und lassen sich von uns anstaunen. Das Joßhaus wird besonders vom Führer erwähnt. Dann gehts in Pell Street hinein. Hier sehen wir am Fenster ein kleines chinesisches Baby, eine Seltenheit. Auch das chinesische Delmonica und das chinesische Theater wird uns gezeigt. Vorbei gehts an Division Street nach Cherry Hill, das der Führer als die verrufenste Gegend New Yorks bezeichnet. Jetzt kommen wir auch an der Chestnut Str. vorbei, welche auf die Oak Str. Polizeistation mündet und die kürzeste Straße von New York sein soll. Während wir Peek Slip hinabfahren, erzählt uns der Führer über die Brooklyn Brücke, dabei erreichen wir Fulton Market (Fische). Ecke De Peyster und South Str. sehen wir das uralte N. S. Bonded Ware House. Sodann biegen wir in Wallstreet ein und sehen vor uns das Kolossal-Gebäude des Zuckertrusts. An der Nordwestseite von Wall und Pearl Str. erblickte im Jahre 1625 das erste weiße Mädchen auf Manhattan das Licht der Welt. Vorbei geht es an dem alten Zollhaus, das die Regierung für 4 Millionen erkauft hat. Auch das Gebäude der Bank of America, der ältesten Bank New Yorks, passieren wir. Die Assay Office ist das älteste Gebäude an Wall Street. Nebenan schauen wir das Unterschatzamt, mit dem Washington-Denkmal auf der Treppe, wo der erste Präsident einmal gestanden haben soll. Gegenüber sehen wir James P. Morgan's Office im alten Drexel-Gebäude. Dann gehts zur neuen Stock Exchange, wo wir Halt machen und uns das Pandamonium im Innern eine Weile anschauen. Die Rinnsteinmakler vor No. 25 Broad Street begrüßen uns mit lautem Hurrah, und der Führer zeigt uns die Beaver Street, wo unsere Vorfahren Pelze einhandelten und den Indianern das — Fell über die Ohren zogen, womit sie den Grund zu unserm heutigen Reichtum legten. Auch Fraunce's Tavern sehen wir, wo George Washington zu kneipen pflegte und wo die New Yorker Handelskammer gegründet wurde. Das Gebäude wurde ursprünglich mit Ziegelsteinen errichtet, die man aus Holland importiert hatte. Am Armee-Gebäude und dem neuen Zollhaus vorbei kommen wir nach Bowling Green, wo ursprünglich das erste Fort stand, welches die Holländer auf Manhattan Island errichtet. Linker Hand steht das älteste Bradway Hotel, das „Stevens House", in welchem Prinz Louis Napoleon abstieg, als er New York besuchte. Auf der anderen Seite sehen wir den Koloß der Standard Oil Co. (S. Illustration Seite 54.)

Natürlich bewundern wir auch die 1697 erbaute Trinity-Kirche, gegenüber Wall Street, ebenso das Denkmal zu Ehren der Märtyrer des Revolutionskrieges. Das Monument steht am nordöstlichen Zipfel des Trinity-Friedhofes. Im Vorbeifahren erblicken wir an Cedar Street das Gebäude der Clearing House Association und an Liberty Str. den Palast der Handelskammer, sowie das Riesen-Gebäude der Singer Nähmaschinen-Fabrikation Co., das „Singer Building". (S. Illustration Seite 25.) An Park Row sehen wir das nach dieser Straße benannte 32-stöckige Gebäude, das vormals höchste der Welt. Gegenüber steht das altehrwürdige Astor House und das Post-Gebäude nimmt den Platz ein, der früher mit drei Freiheitspforten markiert war.

Weiter geht es den Broadway hinauf, an der City Hall vorbei. Von dem Courthouse weiß unser Führer, daß Boß Tweed es für 22 Millionen erbaute, obwohl es eigentlich kaum 2 Millionen gekostet habe. Die unansehnliche Chemical Bank wird uns als die reichste der Welt gezeigt. Dann kommen wir zum Stewart-Gebäude, wo der selige Millionär A. T. Stewart, dessen Leichnam geraubt worden ist, zuerst seine Hut- und Strumpfbänder verkaufte. An Kanal Street werden wir daran erinnert, daß

dort früher eine Wasserstraße war. Vor der architektonisch schönen Grace-Kirche sehen wir die 2000 Jahre alte Urne, welche Ex-Gouverneur Levi P. Morton dort hat aufstellen lassen. Auch das kleinste Gebäude am Broadway passieren wir jetzt und biegen dann in die 15. Straße ein, wo wir das 1663 begründete New York Hospital sehen. Dann gehts die 6. Avenue hinauf. Wir biegen schließlich in die 23. Straße ein, wo wir den Freimaurer-Tempel und das Eden-Museum sehen. — Damit ist die Rundfahrt zu Ende. Unser kleiner Postillon schmettert sein Signal und wir klettern von unseren hohen Sitzen herab.

2. New York von der schönsten Seite gesehen.

(Eine Fahrt per Tally-ho-Kutsche durch das Multimillionär-Viertel.)

Im Gegensatz zu dem Automobil, welches den alten historischen Teil von Alt New York befährt, führt uns die Kutsche durch Parks und Kunststraßen, wo Geld, Kunst und Natur mit einander wetteifern, uns alles von der schönsten Seite aus zu zeigen.

Die Abfahrt erfolgt wieder vom „Flatiron"-Gebäude, dem das Bartholdi-Hotel gegenüber liegt. Der Führer erinnert uns daran, daß der berühmte Politiker und zweimalige Präsidentschafts-Kandidat William Jenning Bryan in diesem Hotel abzusteigen pflegt, wenn er nach New York kommt. Von der 23. Str. biegen wir in die Madison Avenue ein, wo der prachtvolle Palast der Metropolitan Life Insurance Co. steht. (S. Illustration Madison Square S. 97.) Nachdem wir das stilvolle Gebäude der Appell Division der Supreme Court bewundert und den Madison Square Garden, „das größte Vergnügungslokal der Welt", angestaunt haben, kommen wir an dem Martha Washington Hotel vorbei, das ausschließlich für weibliche Gäste bestimmt ist. Auch die „Little Church around the Corner" in 29. Straße zeigt man uns. An der 34. Straße hören wir mit Staunen, daß im Hotel Waldorf-Astoria 1400 Personen beschäftigt sind und 6000 Mahlzeiten pro Tag serviert werden. Sechzig Angestellte haben weiter nichts zu tun, als kalten Lunch aufzuschneiden und Sandwiches (Butterbrode) zu machen. Dann geht es einen Berg hinauf, Murray Hill genannt. Das war vor vielen Jahren eine Farm, deren Eigentümer Murray hieß. Im Revolutionsjahre bewirtete Murray die britischen Offiziere so lange und so gastfrei, daß George Washington mit seinen Truppen ungehindert nach Harlem abziehen konnte. An 39. Str. und 5. Avenue steht der Palast des „Union League Club", der exklusivsten geselligen Organisation der Stadt. An der 40. Straße bemerken wir den Palast F. W. Vanderbilts. Im Jahre 1853, als hier die große Ausstellung stattfand, markierte die 42. Straße das Ende von New York. Die Pferdebahn fuhr nicht weiter. Dort sehen wir jetzt Bryan Park und an der Stelle, wo sich jahrelang das alte Reservoir befand, ist jetzt die große städtische Bibliothek erbaut, welche über 5 Millionen Dollars gekostet. Nachdem wir einen Blick auf das „Grand Central Depot" geworfen haben, wird unsere Aufmerksamkeit auf das Haus Nr. 506 5. Avenue gelenkt, wo der geizige 100 Millionen-Millionär Russell Sage residierte, der auch nicht einen Cent zu wohltätigen Zwecken hinterlassen hat. Gerade gegenüber liegt das Gebäude, das der be—rühmte Tammany-Boß Tweed sich mit dem den Steuerzahlern gestohlenen Gelde gebaut hatte.

Dann gehts an „Sherry's" und „Delmonico's" vorbei. Es ist die Ecke der 44. Str. Der Führer erinnert uns daran, daß Delmonico seine Laufbahn im Jahre 1828 in einem kleinen Hinterzimmer in Williamsstreet begonnen hat. Es geht die Sage, daß bei Delmonico nur herabgekommene

Adlige, Freiherren, Grafen, Prinzen, als Kellner beschäftigt sind. An der 47. Straße steht der Palast Frl. Helen Goulds, an der 48. das Wohnhaus der Frau Robert Golet. Zwischen 49. und 50. Straße bemerken wir den „Democratic Club", wo Tammany-Boß Richard Croker, der seine in New York gesammelten Millionen zeitig nach England in Sicherheit gebracht hat und nun dort verzehrt, residierte, als er den Zenith seiner Macht erreicht hatte; d. h. ganz New York regierte. Dann kommen wir an der „St. Patriks Cathedrale" vorbei, welche 5 Millionen Dollar gekostet hat. Vor so und so vielen Jahren wurde das Grundstück für 60000 Dollars gekauft; heute ist es drei Millionen wert. Gegenüber den „Twin Mansions" der Vanderbilts hat man Riesen-Neubauten errichtet. In scharfem Trabe geht es an den Residenzen der Belmonts, Mortons, William D. Rockefellers und Calvin Brices vorbei. An der 56. Straße steht der Palast Alfred G. Vanderbilts, dem sich der stolze Bau des verstorbenen Eisenbahngauners Collis P. Huntington anschließt. Huntington ließ sich dort eine Onyx-Treppe bauen, welche 60000 Dollars kostete. Auch unser Landsmann Oehlrich hat sich dort niedergelassen. Hiermit ist der Eingang zum Central Park erreicht. Wir bewundern das „Savoy" und das „Netherland Hotel". Dann kommen wir an dem „Metropolitan Club" vorbei, der im Volksmunde der Millionärs Club heißt. An der 61. Str. steht der Palast des praktischen Wohltäters Eldridge T. Gerrys, des Gründers der Kinderschutz-Gesellschaft. An der 62. Straße wohnt die vielfache Millionärin und Bierbrauerei-Besitzerin Frau Schmidt. Nachdem wir John Jacob Astors Palast passiert haben, sehen wir an der 66. Str. die Residenz des ehemaligen Botschafters Andrew D. White, der so lange Jahre die Vereinigten Staaten in Berlin würdig vertreten hat. An den Palästen von Perry Belmont, des großen Schlachthausbesitzers Armour, des Eisenbahnkönigs Geo Gould, des Straßenbahnmagnaten Yerkes, Ex Ministers Wm. C. Whitneys eilen wir im Fluge vorbei. An der 69. Straße steht die Residenz von D. O. Mills, wo Prinz Heinrich von Preußen von 12 jungen Millionärinnen bewirtet wurde. An der 70. Straße steht die prachtvolle Lenox Bibliothek, in welcher sich allein 4300 Bibeln befinden. An der 74. Straße erblicken wir das teuere Gebäude, das der Sonderling Pickhardt mit Material, das er aus Deutschland importierte, erbauen ließ. Der Spaß kostete ihm 4 Millionen Dollars, und als der Palast fertig war, gefiel er ihm so wenig, daß er ihn für 450000 Dollars verkaufte. Erhaben nimmt sich der in echt maurischem Stil gehaltene „Tempel Bethel" aus, wo die reichen orthodoxen Juden zu ihrem Jehovah beten. Der Riesenpalast, den sich der Kupferkönig Clark aus Montana an der 77. Straße errichten ließ, hat über 6 Millionen Dollars gekostet. An der 79. Straße hat der Patentinhaber der Kinder-Medizin „Castoria", Fletcher, seine Residenz und sein Nachbar, Woolworth, hat sich seine Millionen mit „5- und 10-Cent-Läden" verdient. Vorbei geht es dann an dem „Metropolitan Kunst-Museum" und der Führer benutzt die Gelegenheit, uns etwas über den „Central Park" zu erzählen. In Baustellen ausgelegt, würde er der Stadt 250 Millionen Dollars einbringen, meint er — und das dürfte annähernd stimmen. An der 87. Straße steht in kalter Marmorpracht der Palast des Stahlkönigs Henry Frick, der bekanntlich auf der Mordliste der Anarchisten stand, aber mit dem Schrecken davonkam, während sein Attentäter 14 Jahre Zuchthaus abzubüßen hatte und sich jetzt von Fricks Privat-Detektiven beobachten lassen muß. An der 91. Straße steht der 3 Millionen-Palast des ehemaligen Stahlkönigs und jetzigen Bibliotheken-Stifters Andrew Carnegie, das er wenig sieht, da er seinen Hauptwohnsitz nach Schottland verlegt

hat. An der 93. Straße sehen wir noch den Palast des Bierkönigs John Ruppert — und dann fangen die „Shanties“ an. Die Extreme berühren sich. An der 96. Straße steht eine alte einstöckige Holzbaracke, in der eine Kneipe betrieben wird. An der 100. Str. bringt das „Mount Sinai Hospital“ etwas Abwechslung in die Szenerie. Die 110. Straße ist schlecht gepflastert; hier wird etwas angehalten und die Passagiere können sich die Rückseite des Central Parks, der hier zu Ende ist, ansehen. Dann gehts zum „Morningside Park“ hinauf, wo die „St. Johns Kathedrale“ gebaut wird, zu der Bischof Potter 1892 den Grundstein legte. Es soll noch etwa 30 Jahre dauern, bis die Kirche fertig gestellt sein wird. Sie enthält Sitzplätze für 5000 Personen. — Vom Morningside Drive aus hat man eine prachtvolle Aussicht auf Harlem, und der Führer behauptet, man könne dort an klaren Tagen ein Meer von 168 000 Häusern übersehen. Vor dem einen überwältigenden Eindruck machenden Treppen-Aufgang der „Columbia Bibliothek“ wird umgekehrt und es geht die Amsterdam Avenue bis zur 109. Str. hinab, wo wir in den 3 Meilen langen „Riverside Drive“ einbiegen. Der Führer erinnert uns daran, daß dies der Schauplatz einer Schlacht ist, welche im Revolutionskriege auf den damals als „Harlem Heighs“ bekannten Höhen ausgefochten wurde. An der 119. Str. sehen wir das berühmte „Barnard College“ und an der 120. Str. das „Teachers College“. Vor dem „Riverside Viadukt“ kehren wir um und es geht wieder stadtwärts. Links sehen wir die alte „Brown Mansion“, die, obwohl über 100 Jahre alt, noch sehr wohnlich aussieht. Bald darauf zeigt uns der Führer das stolze Apartmenthaus „Sunny Jims“, das, obwohl nur 8 bis 12 Fuß groß und einstöckig, fünf Familien beherbergen soll. „Eine in jeder Ecke und die fünfte in der Mitte“ erklärt unser Führer. Dann kommen wir zu der alten „Blomingdale Heimstätte“. Der Urahn dieser Familie soll die ganze Gegend seiner Zeit den Indianern für ein paar Perlen und Kochtöpfe abgehandelt haben. An der 95. Straße sehen wir das stolze „Soldaten- und Matrosen-Monument“, das 250 000 Doll. gekostet hat. Vor demselben steht eine Statue George Washingtons, deren Kosten die Schulkinder der Stadt aufgebracht haben. — An der 76. Straße nähert sich der „Drive“ dem Fluße und hier ist einer der prachtvollsten Aussichtspunkte der Stadt. Gleich darauf sehen wir den Palast des Stahlmagnaten Charles M. Schwab. Wir biegen in die 72. Straße ein und am Broadway sehen wir das „Ansonia Apartmenthaus“, das 5 Millionen gekostet hat und das größte der Welt ist. Ein Zimmer mit Bad kostet dort 10 000 Dollars Jahresmiete. Von der 72. Straße geht es quer durch den Central Park der 5. Avenue zu, wo die „Humbold-Büste“ steht. Die Fahrt geht wieder die 5. Avenue hinab, bis zur 44. Straße, wo wir am Harvard Club, Yale Club, New York Yacht Club und dem Gebäude der „Bar Association“ vorbeikommen. Dann jagen wir den Broadway hinab.

Die Fahrt ist zu Ende. Ja, New York ist eine schöne Stadt.

3. Zu Wasser um New York.

Einzigartig und genußreich dazu ist eine Wasserfahrt um New York. Vom Pier an der West 22. Straße fährt der schmucke Dampfer den Hudson hinunter, der Battery zu, vorbei an Riesenfährbooten, flinken, kleinen Schleppern, Schooner unter vollen Segeln, und in der Bay sehen wir den Riesendampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ majestätisch nahen, langsam der Mündung des Hudsons zusteuernd. — Jetzt umkreist unsere Yacht das Südende Manhattans — die Battery — und biegt in den East River ein. Daß sich die Metropole — sowohl Manhattan auf der linken, wie

Brooklyn auf der rechten Seite — hier für die Beschauer gerade besonders vorteilhaft präsentiert, ist nicht zu behaupten. Aber dafür um so lebhafter: es ist New York im Arbeiterkittel. Es gibt wohl keine zweite Stelle in der Metropole, an welcher man so absolut davon überzeugt wird, daß sich der Handel aller Meere im New Yorker Hafen konzentriert, wie gerade dort. Das summt und schnurrt auf dem Fluße und den Docks durcheinander, wie in einem Bienenkorbe — und so ist es hier Tag für Tag, vom Morgengrauen bis in das Dunkel der Nacht. — Aber unsere Yacht hält sich nicht auf. Geschickt gleitet sie zwischen den unzähligen Fahrzeugen, die ihr das Fahrwasser streitig machen, hindurch. Einen großartigen Eindruck erweckt die Brooklyner Brücke, die in himmelhoher Höhe über uns dahinführt und riesig belebt erscheint. Kaum sind wir unter ihr weggefahren, ist schon die imposante Williamsburger Brücke vor unserem Auge. Während die Brooklyner Brücke einen furchtbar massigen, gewaltigen Eindruck macht, erscheint die graziöse und kühne Stahlkonstruktion der Williamsburger wie leicht durch die Luft gezogen. Nachdem wir das Erholungspier an Grandstreet zur Linken haben liegen lassen, gleitet unser Schiff ziemlich nahe an der Brooklyner „Navy Yard" vorbei. Wir haben Glück: drei von Onkel Sams weißen Kreuzern liegen dort, um sich von den Strapazen ihrer vorangegangenen Meerfahrt zu erholen, ehe sie die Sterne und Streifen wieder zu fernem Strande tragen. Kurz darauf tauchen die grauen Mauern von Blackwell's Island auf: das Irren-Asyl, die Hospitäler und das langgedehnte Gefängnis. Aber hinter diesen Stätten der Trauer und des Leides erheben sich zu beiden Seiten des Stromes mächtige Granitbauten; es sind die Grundpfeiler für die Stahlkonstruktion der neuen Brücke, der dritten der New York und Long Island verbindenden Brücken, die in kurzem dem Verkehr übergeben werden soll.

Weiter geht's — vorüber an Ward's Island zur Rechten und den Fabriken, Brauereien und anderen industriellen Anlagen, welche dem oberen Teile der Manhattan Insel täglich frisches Lebensblut zuführen. Und jetzt passieren wir „Hell Gate", lassen die reißenden „Kills", die so flach sind, daß kein größeres Fahrzeug hindurch kann, und biegen in den Harlem River ein, der Manhattan von Bronx teilt. Eine Großstadt-Straße, die selbst voller Leben ist und zu deren beiden Seiten Maschinen rasseln, Riesenschornsteine schwarze Wolken in die Luft senden und lärmende Eisenbahnzüge dahinbrausen — so sieht der Fluß heute aus, an dem noch vor 100 Jahren fleißige Farmer ein idyllisches, ruhiges Dasein führten; wenigstens auf der Ost-Seite. Nacheinander spannen sich die Brücken, welche New York an Manhattan ketten, über ihm.

Je weiter der Dampfer aber kommt, desto stiller wird es auf der Manhattan-Seite. Wie eine steile Mauer grenzen grünbewachsene Felspartien den Hintergrund ab, und am Fuße derselben zieht sich der berühmte „Speed-way", die Straße, auf welcher man zu gewissen Stunden mehr teures Pferdefleisch sehen kann, als irgendwo in der Welt. Schlanke, langgestreckte Ruderboote gleiten, von nervigen Armen getrieben, blitzschnell an unserm Dampfer vorbei: wir sind in der Nähe der verschiedenen Ruderklubs.

Einen Augenblick lang schimmert es auf der Nordseite zwischen den Bäumen weiß zu uns herüber: ein Gruß deutscher Kunst und deutscher Poesie — der Loreleybrunnen mit dem Bilde Heine's und den Wassernixen. Vom anderen Ufer aber blickt hoch vom Berge Fort Wendel — ein deutsches Bierhaus. Jetzt erblicken wir das an anderer Stelle ausführlich erwähnte „Jumel Mansion", das seinerzeit der Sammelpunkt von

Männern war, deren Namen Klio mit goldenen Lettern in die Geschichte der Vereinigten Staaten gezeichnet hat. Und jetzt rauscht der Dampfer durch die Bogen der schönen „High Bridge" in den seit 1895 zum Schiff-fahrts-Kanal gewordenen „Spuyten Devil Creek", welcher den Weg vom Harlem zum Hudson um 25 Meilen abkürzt und in seiner letzten Biegung, an welcher hinter den grünen Ufern im fernen Hintergrunde die Palissaden sichtbar werden, ein ganz herrliches Landschaftsbild bietet. Dieser Teil der Fahrt ist überhaupt reich an malerischen Schönheiten. Aus dem schmalen Kanal geht's in den königlichen Strom, den herrlichen Hudson, den auf der einen Seite die steilen Felsen New Jersey's, auf der anderen die park-artig gepflegten grünen Hügel Manhattan's umrahmen. Unter den eleganten Villen auf der New Yorker Seite steht auch eine, die in dieser Umgebung wie ein Anachronismus aussieht: eine vollständig mittelalterliche Ritterburg mit Türmen, Zinnen, Mauern und Gräben. „Johnson's Folly" haben die Nachbarn sie getauft, — ihr Erbauer war ein Sonderling und Menschenhasser, der einsam und allein in seiner Burg hauste, bis sie ihn eines Tages hinaustrugen.

Weiter geht's flußabwärts, weiter an dem Grant-Monument und den „University Heighs", vorbei am „Columbia Yacht Club", welchem gegenüber eine Anzahl schmucker Fahrzeuge liegt, unter denen eines durch seine Größe und Eleganz besonders auffällt: die 700 000 Dollar-Dampf-Yacht des Commodore Watts. Aber wir halten uns bei diesem schwimmenden Palaste nicht weiter auf. An den Ufern ist das Grün längst verschwunden und hat hohen Gebäuden Platz gemacht; die über alle anderen hervorragenden sind die modernen Appartment-Häuser am oberen Broadway, welche das schwierige Dienstmädchen-Problem dadurch zu lösen suchen, daß sie ihren Mietern völlig privates Wohnen in Verbindung mit allen Bequemlichkeiten des Hotels bieten. Und dann wird der Riesenpalast des früheren Stahltrust-Präsidenten Schwab sichtbar, welcher mit diesem Bau alles bisher geleistete übertroffen haben will; so läßt er sich z. B. das Salzwasser seiner Seebäder durch eine mehrere tausend Fuß lange Leitung aus dem Hudson in's Haus pumpen.

Fast drei Stunden hat die Fahrt gedauert, als die Yacht sich endlich wieder ihrem Ausgangspunkt, dem Fuße der West 22. Str. nähert. Und sehr befriedigt verlassen die Passagiere das Boot; sie haben in angenehmster Weise mehr von New York gesehen, als bisher die meisten New Yorker. Sicherlich ist aber die Tour Jedem zu empfehlen.

4. Das „Dunkle" New York.

Wie alle See- und Weltstädte ihre „dunklen" Viertel besitzen, in denen Armut, Laster und Verbrechen sich die Hände reichen — so auch New York. London besitzt sein Whitechapel, Berlin seine Spreeufer — New York hat sein „Tenderloin" und viele andere dunkle Ecken, vor denen der Fremde gewarnt sein mag. Wer aber doch die Lust verspürt, diese Gegenden einmal abzustreifen, tut es am sichersten in Begleitung eines Geheimpolizisten, der durch die Vermittelung des Polizei-Hauptquartiers in Mulberry Street gegen entsprechende Vergütung unschwer zu haben sein wird. Vorläufig mag der Reisende es aber mal mit unserer Führung versuchen.

Wir beginnen die Tour um etwa 9 Uhr abends von einem „Up town Hotel" und benutzen die „Sixth Avenue Hochbahn" nach Bleecker Street Station. Dies ist eine der dunkelsten Ecken der Metropole in mehr wie in einer Beziehung. Die Station von Bleecker und Süd Fifth Avenue ist

überdacht, Station sowohl wie Schienen, und die weitere Straße ist eine der schlecht beleuchtetsten der Stadt — wie geschaffen für lichtscheues Gesindel. Die Gegend hier herum wird denn auch nur von solchem bewohnt und abends belebt. Neger, der niedrigsten Klasse angehörend, ist das Hauptelement, das hier haust und auf — Verdienst ausgeht. Und trotz der polizeilichen Überwachung wird dies Element noch immer schlimmer. Sullivan Street und Thompson Street sind die „Wohnstätten" verkommener Amerikaner, Italiener, Franzosen und Irländer. Die Kneipen sind wahre Brutnester des schlimmsten Galgengesindels, und wehe dem Fremden, der



Mulberry Street — Blick nach Norden.
(Handelnde Süd-Italiener.) S. Seite 126.

allein in eine solche Höhle hineingerät. Wenn er nur ohne Geld und Wertsachen noch wieder die Straße erreicht, kann er von großem Glück sagen. Kein großes Geld, keine wertvollen Ringe, Uhr und Kette sehen lassen, ist die Hauptbedingung in jedem Falle. Die Räuberei ist hier Geschäft. Wir treten in Bleecker Street in ein Restaurant ein. Vor den Fenstern hängen reinliche Gardinen. Im Zimmer stehen weißgedeckte Tische, eine „Lady" ist da zur Bedienung. Natürlich werden wir beim Eintritt vom hinteren Teile des Zimmers oder durch eine, für uns unsichtbare Öffnung in der Wand beobachtet und — abtaxiert. Mein Begleiter, der im Hause

bekannt zu sein scheint, bestellt „zwei Schalen Weiß“. Das Mädchen bringt den Kaffee, dicke weiße Sahne darauf, mit Kaffeelöffel daneben. Mein Cicerone gibt mir indes den Rat, diesen Kaffee gleich zu trinken, und da merke ich, daß es Bier ist. Wir befinden uns in einer italienischen, nicht lizensierten Kneipe. Fünfzig Jahre zurück war diese Gegend eine fashionable, und die Türplatten mancher dieser alten Häuser legen noch Zeugnis ab von der Wohlhabenheit ihrer einstigen Besitzer. Einige Blocks weiter erreichen wir den Broadway, dunkel und still jetzt, da alle Geschäfte um 6 Uhr geschlossen werden. Wir kreuzen ihn und gehen einen Block östlich zum Kopf von Mulberry Street, wo wir ein großes Gebäude sehen, the „Florence Mission“ — sehr bekannt unter den Weibern der Straße. Indem wir die Straße hinunter gehen, kommen wir zum Polizei-Hauptquartier — zwei große grüne Laternen vor dem Tore —, errichtet in einer der verrufensten Gegend der Millionen-Stadt. Von hier wenden wir uns über Houston Street nach der „Bowery“. Gleich einige Häuser unterhalb der Hochbahnstation, an der linken Seite, also nach Chatham Square zu, betreten wir das „Hotel zum Alligator“ — ein Name, der es charakterisiert. (Seit langen Jahren ist es im Besitz von Deutschen und die Kundschaft ist auch deutsch.) Wir betreten ein großes hell erleuchtetes Lokal, aus dem uns ein heißer, dumpfiger Tabaksgeruch entgegenschlägt. Alle Tische sind besetzt; alte und junge Gäste. Leute, denen es augenblicklich nur schlecht geht und solche, denen es immer an allem fehlt. Hier ist das große Elend mehr zu Hause wie die Schlechtigkeit. Nur 5 Cents besitzen, um das Recht zu haben, sitzen zu können, ist der Wunsch fast eines Jeden — denn im Sitzen schlafen bekommt immer noch besser, als an irgend einer Ecke zu hocken, um schließlich vom Polizisten aufgelesen zu werden. Wir sind froh, als wir wieder die Straße betreten haben. Wir wenden uns nun nach Worth Street, von dort erreichen wir „Shatham Square“. Nachdem wir zwei- oder dreihundert Yards hinunter gegangen sind, befinden wir uns in einem Gewirr von Straßen: „Five Points“, die früher sehr berüchtigt waren, wo aber auch heute noch manche Schlacht zwischen Blauröcken und den berüchtigten „Gangs“ — Bande von Rowdies — ausgefochten wird. Von hier kommen wir nach Mulberry Bend; eine sehr böse Gegend, bewohnt nur von Süditalienern niedrigster Klasse, bei denen das Stilet eine große Rolle spielt. Hier haben die italienischen Geheimbünde: „Camorra“, „Schwarze Hand“ und andere ihre Schlupfwinkel; hier ist die Ecke, wo alle Augenblick ein verschwundenes Kind festgehalten wird — und die Polizei ist fast machtlos gegen diese Banditen. Was mag in diesen Kneipen, die dicht bei einander liegen und wo es für 3 Cents ein großes Glas (Maaß) Bier und für denselben Preis einen großen Whiskey gibt — wohl an Schlechtigkeit zusammen gebraut werden. Wehe dem, der allein in diese Gesellschaft hineingerät. Im Nu ist er von einem Dutzend der dunkeläugigen Söhne des schönen Italiens umringt, niedergeschlagen und bewußtlos; das Weitere sagt dann der Polizeibericht. Dies wird das „Little Italy“ genannt. — Wir gehen weiter nach Chinatown. Mott Street, von Bayard zu Shatham Square ist das Herz von Chinatown. Hier, oder in der nächsten Nachbarschaft wohnt die überwiegende Mehrzahl der etwa 7000 Chinesen in New York. Hier ist das „Joss Haus“ (Tempel), sind die Zivil-Beamten der Kolonie, wohnen die Kaufleute, die Schneider und Schuhmacher, befinden sich die Logierhäuser und Restaurants, die Spielhäuser und Opiumkneipen. Nach der letzten seitens des chinesischen Konsulats (26 West 9. St.) vorgenommenen Zählung beträgt die Zahl der in New York lebenden Chinesen etwa 7000,

von denen bereits viele hier geboren sind. Die Urheimat derselben ist die Provinz Kwantung in China. Von der ganzen Kolonie ist hervorzuheben die Reinlichkeit, in der Häuser und Straßen gehalten werden, die wohltuend gegen den Schmutz der Neger und Italiener absticht. Zum Besuche empfiehlt sich das „Joss Haus", No. 16, das chinesische Theater in No. 5 Doger Street, die Restaurants No. 16 Mott Street und 16 Doger Street. Sehenswert sind auch einige der chinesichen Läden mit all' ihren importierten Porzellanwaren und Nippsachen. Wer starke Nerven hat, möge auch einen Blick in eine der Opium-Kneipen werfen, wo die Söhne des Reiches der Mitte in idiotenhafter Lage zu schauen sind; übrigens ein widerlicher Anblick.

Es ist spät geworden und wir wenden uns wieder der Bowery zu, besteigen an Grand Street die Hochbahn und fahren die Stadt hinauf nach der 20. Straße, von wo wir uns nach der 6. Avenue begeben. Wir befinden uns damit in einer anderen verrufenen Gegend: im „Tenderloin", das Gebiet der leichtgeschürzten Weiber, Spieler, Hochstapler, der Gauner im Frack und der leichtsinnigen Geldmänner. Das ist der Unterschied zwischen dem „unteren" und „oberen" New York — aber in der Hauptsache sind sie sich gleich — den Fremden (Grünen) zu begaunern, wo es nur angeht. Im „Tenderloin" (umfassend die Polizei-Bezirke 19 und 23 von der 20. bis 42. Straße, 6. und 7. Avenue und was dazwischen liegt) hat die Polizei in den letzten Jahren schärfer zugefaßt und es ist manches besser geworden. Aber es ist noch schlimm genug, daß der Besuch dieser „fashionablen Räuberkneipen" allein nicht zu empfehlen ist. Die „leichten" Frauenzimmer spielen hier eine Hauptrolle und es kommt sehr oft vor, daß es der Polizei gelingt, eins der verrufenen Nester auszuheben, obwohl es großer Schlauheit und Vorsicht bedarf, um als Uneingeweihter hineinzukommen. Hat die Polizei sich aber Einlaß verschafft, dann beginnt die Flucht der Insassen durch geheime Türen und über die Dächer und deren Verfolgung. Mit Revolver und Knüppel, halb angezogen oder fast garnicht, gehts schließlich hinein in die Polizei-Patrolwagen und zur Station. Verbunden mit diesen Nestern sind die Spielhöllen, die trotz aller Verfolgung der Polizei wieder auftauchen und weiter bestehen.

Wir haben genug gesehen auf diesem „Night Trip" und verlassen die Lastergegend der „Empire City".



13. Lohnende Partien um New York.

1. New Yorks Nachbarschaft.

Die Städte am westlichen Ufer des „Hudson River“, New York unmittelbar gegenüber, bilden zwar mit diesem nur eine Stadt, liegen aber in einem anderen Staate, New Jersey, und stehen unter eigener Verwaltung.

Jersey City. Diese ist die südlichste und größte derselben und besitzt etwa 235 000 Einwohner; sie besitzt zahlreiche Glasfabriken, Zuckersiedereien, Maschinenfabriken, Gießereien und andere industrielle Anlagen. Das südlichste Ende der Stadt liegt „Bedloes“ oder „Liberty Island“ mit der Freiheitsstatue gegenüber, auf der Westseite grenzt sie an den „Hackensack River“ und die „Meadows“ (Marschland) und östlich an Hoboken.

Jersey City hat nach Süden hin eine große Wasserfront an der New York Bay, dem großen Communipaw Bassin und dem Ausflusse des Morris und Essex Canal, im Hintergrunde die Endstation der „Zentral Rail Road of New Jersey“. Diese Ecke hieß ursprünglich „Paulus Hook“ (oder „Point“) und wurde zuerst von Holländern angesiedelt. Die Wasserfront ist ganz von den Werften der Eisenbahnen und Dampfer-Companien in Beschlag genommen. Die Hauptstation für Trolley-Cars ist am Fuße der Montgomery Str., dem Landungsplatze der Ferry-Boote von Cortland und Desbrosses Straßen in New York. Hier befindet sich auch eine Hauptstation der großen „Pennsylvania Rail Road Co.“, die eigene Tunnels unter dem Hudson nach New York hat erbauen lassen, die im Frühjahr 1908 in Betrieb genommen sind. Die Züge der Gesellschaft werden direkt nach New York geführt. Zwischen Jersey City und Newark (siehe dies) wird eine viergleisige Hochbahn nach dem Maschinen-Systeme des Baltimorer Ingenieurs Howard H. Tunis errichtet, auf der die Züge eine Fahrgeschwindigkeit von 80 Meilen die Stunde erhalten sollen. Sehenswürdigkeiten besitzt die Stadt nicht. Von den Gebäuden sind nur einige Kirchen und die City Hall erwähnenswert. In geschäftlicher Beziehung ist Jersey City aber, hauptsächlich für die Zufuhr vom Westen, für New York von sehr großer Bedeutung. Alle diese Städte sind als Vororte New Yorks zu betrachten.

Hinter Jersey City (9 Meilen über die Ausläufer der „Newark Bay“) liegt Newark am Passaic River; gewerbreiche Stadt mit (1900) 278 718 Einwohnern. Große Fabriken von Gold- und Silbersachen, Eisenwaren Cellulose, Papier, Leder, Farben und Brauereien geben der Stadt das Gepräge. Thomas A. Edison, der berühmte Erfinder und Elektriker, hat hier seine Werkstatt; seine Wohnung befindet sich 15 Meilen südlich in Menlo Park. Von den großen deutschen Anlagen ist erwähnenswert die der Firma Gebr. Jänecke & Julius Schneemann, deren Stammhaus sich bekanntlich in Hannover befindet.

Gegenüber Staten Island liegt Elizabeth; aufstrebende Stadt mit (1900) 52 130 Einwohnern.

Hoboken, auch „Klein Bremen“ oder „Klein Hamburg“ genannt, denn „plattdeutsch“ ist hier fast alles. Hoboken ist in der ganzen Welt bekannt als Anlegeplatz der beiden größten deutschen transatlantischen Dampferlinien: „Norddeutscher Lloyd“ und „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft“ (Hapag), deren Werfte sich hier befinden und dem aufstrebenden Orte das Gepräge als deutscheste Stadt Amerikas geben.

Hier spricht Jeder, vom Bürgermeister bis zum Polizisten etc., deutsch und plattdeutsch dazu. Die Werftanlagen befinden sich nördlich von der Christoffer Str. und Barclay Str., Ferry an River Street und machen durch ihre Reinlichkeit, Anlage und

Umfang auf den Reisenden großen Eindruck. Hinter denselben, etwas weiter am Hudson hinauf, befinden sich auch die Anlagen der Holländischen Linie.

Hoboken hat etwa 70 000 Einwohner, ist Sitz des „Delaware, Lackawanna und Western Railway Systems“ mit dem „Morris und Essex Branch“, die nach Orange etc. führt. — In „Stevens Park“ (am Hudson) befindet sich das „Stevens Institute“, eine namhafte polytechnische Schule; darüber auf der Höhe „Castle Stevens“, einst Wohnsitz ihres Gründers, des verstorbenen Comodore Stevens. Weiter nördlich befinden sich die „Elisian Fields“ (öffentliche Anlagen) mit schönem Blick auf den Fluß.

Deutsche Hotels: Meyer's, Busch's, Nägeli's (nahe bei einander) und viele andere. Zur Reisezeit — Mai — September — empfiehlt es sich, Logis vorher zu bestellen.

Jenseit Hoboken liegt Weehawken (Bahnhof des „West Shore Rail Road“) mit etwa 5000 Einwohnern; hinter diesem, auf der Höhe, Guttenberg. Westlich von Weehawken liegt Hudson City mit dem großen „Union Hill Schützen Park“, in dem die großen deutschen Sommerfeste, u. a. das jährliche 5 Tage dauernde „Plattdeutsche Volksfest“, abgehalten werden. Im „Union Hill Schützen Park“ befindet sich auch das von den Plattdeutschen New Yorks errichtete „Fritz Reuter Altenheim“, das einer Besichtigung wert ist. (S. Illustration S. 112.)

Weiter nördlich ist Fort Lee, kleine Ortschaft, an der Stelle des aus der Revolutionszeit bekannten Forts, am Beginn des höchsten Teils der „Palisaden“. Fährverbindung mit der 129. Straße in New York. Der ganze Komplex ist jetzt Eigentum einer Baugesellschaft, die einen kleinen hübschen Park hat anlegen lassen. Von Fort Lee Trolley-Verbindung nach Hoboken, ferner nach Hackensack, Passaic, Paterson etc.

Wie schon erwähnt, gehören alle diese Orte zum Staate New Jersey, aber ihre ganzen Interessen sind so mit New York verknüpft, daß sie ebensogut hierzu gerechnet werden könnten. In dieser ganzen Gegend sind sehr viele Deutsche ansässig.

2. Long Island.

Die Insel hat eine Länge von 120 Meilen und ist 8—10 Meilen breit. Sie ist flachförmig und erstreckt sich längs der Küsten der Staaten New York und Connecticut von der Mündung des East River in die Bai bis über die Mündung des Connecticut River hinaus. Vom Festlande ist sie durch die geschützte Wasserstraße des „Long Island Sound“ getrennt. Die Insel ist 1680 Quadrat-Meilen groß und hat viele Einschnitte, Buchten und Einfahrten, die fast überall mit großen Hotels und Landhäusern besetzt sind. Zu Fuß können Touristen die herrliche Insel in 12 Tagen nach allen Richtungen hin durchqueren, und zu Rad in weniger als einer Woche. Von uralten Baumriesen beschattete prächtige Landstraßen und Bicyclepfade führen der Süd- und Nordküste entlang, sowie mitten durch das Eiland, über bewaldete Höhen und durch reizende Täler, bis an die äußerste Ostspitze hinaus nach Sag Habor und Montauk Point. Unvergeßliche landschaftliche Schönheiten entzücken bei jedem Schritte das Auge des Wanderers.

Am besten wird die Wanderung von Jamaica (Bahnverbindung von Flatbush Avenue Station in Brooklyn oder per Trolley von Brooklyn Brücke) aus angetreten. Durch eine paradiesisch schöne Gegend gelangt man über Queens, Springfield und Rosedale nach Valley Stream, wo die „Vierhundert“ von New York nach Schluß der Saison von Newport im Herbst der zwar aristokratischen, aber nichtsdestoweniger brutalen Fuchsjagd zu huldigen pflegen. Nur eine halbe Meile von der Küste führt von

Valley Stream aus eine selbst bei schlechtem Wetter vorzügliche Landstraße über Lynnfrook, Rockville Centre und Baldwin nach dem wunderhübschen Städtchen Freeport, mit seinen schmucken Häusern, schattigen Parks und stets stark besuchten Golfgründen. In zwei Stunden ist von Freeport aus über Merrick, Bellmore und Wantagh, Massepequa, eine der exklusivesten Millionärs-Kolonien, zu erreichen. Zwischen den Wäldern grüßen hier den Wanderer zwei mit kleinen Inselchen bedeckte, von Forellen und anderen Edelfischen wimmelnde, krystallklare Seen. Dieselben laden förmlich zum Baden und Angeln ein, aber beides ist verboten und wird streng bestraft.

Amityville und Lindenhurst, die beiden nächsten Ortschaften, geben Massepequa an Schönheit wenig nach. Nach einer herrlichen Wanderung entlang der „Great South Bay" gelangt man von Lindenhurst in einer knappen Stunde nach dem lebhaften Babylon, und in weiteren vierzig Minuten nach dem vornehmen Bay Shore mit seinen fürstlichen Landhäusern, prächtigen Obstgärten, stolzen Kirchen und seinem stets von Segeljachten belebten Hafen.

Zu längerem Verweilen ladet das 41 Meilen von New York entfernte Islip ein. Eine Merkwürdigkeit des dritthalb Jahrhunderte alten Städtchens bilden etwa zwanzig Villen im maurischen Stil. Die weißen Gebäude mit ihren flachen Dächern tragen ein vollständig orientalisches Gepräge und der Wanderer glaubt sich bei ihrem Anblick plötzlich nach Marokko oder Arabien versetzt. In Oakdale erhält der Wanderer Gelegenheit, den Sommerpalast des Multimillionärs W. K. Vanderbilt und das Gebäude des berühmten „South Side Sport Clubs" zu besichtigen. In Bayport und Blue Point hat die Austernfischerei von Long Island ihren Hauptsitz. Patchoque, die nächste Station, ist eine der beliebtesten Sommerfrischen der ganzen Insel. Die zahlreichen Hotels berechnen indes sehr hohe Preise. Den herrlichsten Teil der ganzen Südküste der Insel bilden die Shinnecock-Hügel zwischen Quoque und Bridgehampton. Von den zu beträchtlicher Höhe ansteigenden Höhen genießt man eine wundervolle Aussicht auf die Shinnecock Bai mit ihren unzähligen Inseln und Kanälen, die Peonic-Bucht mit Shelter Island, den Ocean und den Sound. Aus der Ferne grüßen die Leuchttürme von Montauk Point und Sag Harbor herüber und aus dem Gelände bei Westhampton, Southampton und Watermill strecken Dutzende von alten Windmühlen ihre Riesenflügel in die Luft.

Für die Heimfahrt hat der Tourist die Wahl zwischen den ausgezeichneten Straßen und Radlerpfaden, die der Länge nach durch die Insel führen, oder der größere Genüsse bietenden Landstraße entlang dem malerischen Sound. Von Eastport gelangt man in drei Stunden nach dem malerischen Yaphauk und nach weiteren sechs Meilen an den prächtigen Ronkonkoma-See, von dessen klarer Flut und waldigen Gestaden der Naturfreund sich nur schwer zu trennen vermag. Nicht sehr weit vom See, zwischen Smithport und Wyandach, steht, von Efeu umwuchert unter mächtigen alten Eichen, ein halbverfallenes Farmhaus, in welchem der große Staatsmann Daniel Webster viele Jahre lang die Sommermonate verbrachte.

Vom Ronkonkoma-See führt eine gute Straße einem als Stony Brook bekannten Flüßchen entlang direkt nördlich nach dem an der fischreichen Smithtown Bai gelegenen St. James und von hier über Northport und Huntington nach Oyster Bay, der Heimat des Präsidenten Rosevelt, welcher hier die Sommermonate zubringt.

Wer hier seine Wanderung nicht abzubrechen wünscht, pilgert über Glendale und Manhassett weiter nach Neck und Little Neck Bay, Douglaston und Flushington, oder er wendet sich südlich nach Roslyn, Mineola, der schmucken Hauptstadt von Nassau County, dem lieblichen Garden City, der alten Millionärs-Kolonie Hempstead, Floral Park und Hollis zurück nach Jamaica. Eine der beiden Routen ist so entzückend wie die andere und glücklich ist, wer Muße hat, sie beide benutzen zu können.

Der Südstrand von Long Island.

Coney Island. Fahrt: per Dampfboot von South Ferry (Battery) oder vom Fuß der Fulton Str. in Brooklyn, sehr schöne Fahrt. Fahrplan in den täglichen Zeitungen. Ferner per Hochbahn von der Brooklyn-Brücke (10 Cents) oder per Trolley (auch Abfahrt hier).

Eine Fahrt nach der „Lustigen Insel" gehört für die Meisten mit zum Besuche New Yorks. — Coney Island ist der Tummelplatz New Yorks, eine ewig wechselnde Ausstellung mit allen „Sehenswürdigkeiten" eines „Wurschtelpraters" wie mit hervorragenden Schaustücken, z. B. „Luna Park", „Dreamland", „Bostocks Arena" etc. Die Insel, am südlichsten Teile Long Islands, am Atlantischen Ozean und Staten Island gegenüber belegen, besteht aus einem kahlen Streifen Sandlandes, 5 Meilen lang und 1/4—1 Meile breit. Von dem nächsten Teil der Sandbank, Rockaway Beach, ist Coney Island durch eine schmale Einfahrt getrennt, die sich auf Jamaica Bay öffnet. Die Insel besteht aus vier Bezirken: West End oder Nortons Point, West Brighton, Brighton Beach und Manhattan Beach. Wer Coney Island nur für ein paar Stunden besucht, geht am besten nach West Brighton und kehrt über Manhattan Beach zurück, wo man eventuell am besten übernachtet. Während der Season (Juni—September) wird Coney Island von mindestens 12 Millionen Menschen besucht; Hunderttausende drängen sich hier oft an einem Tage zusammen. Die Preise der Hotels und Restaurants sind am höchsten am Ost Ende, am niedrigsten am West Ende der Insel, doch reicht in den teuren Häusern eine Portion in der Regel für zwei Personen aus. „West End" oder „Nortons Point" (Nortons Hotel), das alte ursprüngliche Coney Island, verdient heute kaum einen Besuch. Überhaupt ist der Besuch für Fremde nur an Wochentagen zu empfehlen. Die Badegelegenheit ist überall sehr gut. Welche Bedeutung das heutige Coney Island für New York hat, geht am besten daraus hervor, daß eine Tunnelbahn dorthin sich als notwendig erwiesen hat, um den enormen Personenverkehr bewältigen zu können. Der Bau der Bahn wird Ende 1908 in Angriff genommen werden und soll in 4 Jahren beendet sein. Damit wird für das Gebiet der Insel zweifellos abermals ein grossartiger Aufschwung verbunden sein.

Sehr empfehlenswert, zur besseren Orientierung über alle diese Plätze, ist die Anschaffung von „Rand, Mc.Nally u. Co.'s Road Map of The Country around New-York." Zu kaufen: 61 East 9. Str., New York. Preis 10 Cents. Dies ist die beste Karte über Groß New York.

West Brighton, ungefähr in der Mitte der Insel, ist der besuchteste und charakteristischste, wenn auch nicht eleganteste Teil von Coney Island. Das Schauspiel, welches sich hier an Sonntagen und schönen Sommer-Abenden bietet, spottet jeder Beschreibung. West Brighton ist mit (3/4 Meilen) Brighton Beach durch eine schöne Straße (den Concourse) und einen Elevated Railroad (5 Cents) verbunden.

Brighton Beach besteht aus einem großen Hotel, Erfrischungspavillon, Badehäusern, Variete-Theater und einem Musikpavillon, wo ein gutes Orchester mehrmals täglich spielt. Es wird besonders von Brooklyn aus viel besucht und ist von dort entweder über West Brighton oder mit dem Brighton Beach und Brooklyn Railway zu erreichen (20 Cent, hin und zurück 35 Cent). Mit Manhattan Beach ist es durch den Marine Railway verbunden (5 Cent).

Manhattan Beach, mit großen Hotels nach europäischem Plan, zu längerem Aufenthalt eingerichtet, ist der vornehmste und schönste Teil von Coney Island. Die Hotels haben große Parkanlagen und Badegelegen-

heit für viele hundert Personen (Theater und Konzerte). Der Strand ist elektrisch beleuchtet und abends findet fast täglich Feuerwerk statt. Manhattan Beach ist über Brighton Beach oder West Brighton, von New York mit Fähre nach Hunters Point und von da mit Bahn, oder von der Flatbush Avenue Station in Brooklyn zu erreichen (Retourbillet 50 Cent). — Reisende mit Retourbillet nach West Brighton oder Manhattan Beach können auf der einen oder anderen Route zurückkehren.

Rockaway Beach, das keine Landverbindung mit Coney Island hat, ist eine weniger überfüllte und billigere Wiederholung von Coney Island. Der Ausflug dorthin von New York mit Dampfboot ($1^1/_2$ Stunden, Retourbillet 50 Cent) gewährt einen trefflichen Überblick über den Hafen und Cony Island. Rockaway Beach ist auch von Long Island City (34. Straße, Fähre) mit Bahn zu erreichen. „Far Rockaway", am östlichen Ende des Strandes, hat mehrere Sommerhotels, wird ebenfalls von Ausflüglern gern besucht.

Long Beach (gehört nicht mehr zum Stadtbezirk New York), der nächste Landstreifen mit vorzüglichem Badestrand wird mehr zu längerm Aufenthalt gewählt und ist mit Bahn über Long Island City zu erreichen; Retourbillet 50 Cent. Weiter nördlich liegt „Great Sund Beach", ein 40 Meilen langer, $^1/_4$ bis 5 Meilen breiter Landstreifen. Fire Island, am West-Ende der Insel, mit Fähre von Babylon — 8 Meilen entfernt — am Festlande zu erreichen, ist besonders dadurch bekannt geworden, daß die Bewohner, als 1892 die Quarantäne-Station für die von Hamburg kommenden Dampfer hierhin verlegt war, der Landung der Passagiere der „Normannia" gewaltsamen Widerstand entgegensetzten. Der Leuchtturm von „Fire Island" ist häufig der erste Punkt des Festlandes, den der von Europa kommende Reisende bei der Ankunft in Amerika erblickt, und die hiesige Signalstation meldet die Ankunft der Dampfboote 4 Stunden vor ihrem Eintreffen in New York. — Die „Great South Bay", zwischen South Beach und dem Festlande, ist ein ergiebiges Jagd- (Wasservögel) und Fischerei-Revier und die Stranddörfer werden im Sommer von Sportsleuten viel besucht. (Weiteres im Spezial-Artikel: „Long Island".)

3. Potters Field.

Aber die Hohepriester nahmen die Silberlinge und sprachen: „Es taugt nicht, daß wir sie in den Gotteskasten legen; denn es ist Blutgeld. Sie hielten aber Rat und kauften den Töpfersacker darum zum Begräbnis der Pilger. Daher ist derselbige Acker genannt der Blutacker bis auf den heutigen Tag." Und Töpferacker, Potters Field, nennt der Amerikaner bis auf den heutigen Tag den Friedhof, auf dem die Namenlosen, die vom Schicksal Enterbten, die in dem wilden Kampf um's Dasein in den amerikanischen Großstädten auf der Strecke geblieben sind, ihre letzte Ruhestätte auf Erden finden.

Ein Blutacker ist es wahrlich, gefüllt mit den Opfern, die unter dem Dschagganautwagen des modernen Baals geraten sind, ein trostloses Fleckchen Erde. Sonst ist doch jede Grabstätte, Campo Santo nennt sie der Italiener, Gottesacker oder Friedhof der Deutsche — und diese Namen sind an sich schon ein Stückchen Poesie — von einem poetischen Schimmer umgeben. Es ruht auf ihnen ein Hauch von Schwermut, aber auch ein Schein der Verheißung. Und wenn nur ein schlichtes Holzkreuz, ein billiger Kranz, ein armseliger Blumentopf das Grab schmückt: sie beweisen, dass der Tote, der dort unten unter sechs Fuss Erde schlummert, nicht freundlos von hinnen gegangen ist, dass es eine Menschenseele gibt, die seiner in Liebe gedenkt und ihn auch im Tod nicht vergessen hat. Aber Potters Field! Ein weiter, ebener Platz, von keinem Grabhügel, von keinem Kreuz oder Gedenkstein unterbrochen, dürftig von einzelnen Bäumen beschattet. Nur weisse Bretter mit schwarzen Nummern darauf

bezeichnen die Massengräber, in denen die irdischen Überreste der Ärmsten der Armen der Ewigkeit entgegenschlummern.

Auf „Harts Island“, weit hinaus in den Long Island Sund, eben vor der Grenze des Stadtbezirks, umspült von den nimmer rastenden Wogen des Atlantischen Ozeans, liegt der Armenfriedhof der Riesenstadt New York — eine Sehenswürdigkeit, die zu tiefem Sinnen und Nachdenken herausfordert.

Wie mancher von denen, der heute in den Hafen von New York einfährt und, die Statue der Freiheit vor Augen, von einer goldenen Zukunft träumt, ruht vielleicht in Jahresfrist auf dem einsamen Friedhof auf Horts Island, wo ihm der Sturmwind und die Möve das Grablied singen. „Und Vater, Mutter starb zu Haus aus Gram um ihren einzigen Sohn,“ heißt es in dem alten Studentenlied, um den einzigen Sohn, von dem nimmer eine Kunde kam und der Brief ausblieb, der da melden sollte, daß es dem Sohn „drüben“ geglückt sei, und daß er in einigen Wochen das Geld schicken werde, damit seine alten Eltern zu ihm kommen könnten, und der Sohn hat mit kühnem Mute den Kampf um den Dollar, den allmächtigen, begonnen. Nur zu bald aber mußte er erfahren, daß das Gold in New York doch nicht auf der Straße liegt. Unermüdlich durchrennt er die Riesenstadt und sucht Arbeit. Es kann ihm ja nicht fehlschlagen; er hat ein paar kräftige Fäuste, ist gesund und scheut sich vor keiner Arbeit. Wie er rennen aber Tausende andere, die ebenfalls über die gleichen Eigenschaften verfügen. Überall kommt er zu spät, bald ist der letzte Groschen verzehrt, den ihm Mutter beim Abschied in die Tasche gesteckt hat. Schließlich kommt der glühend heiße Sommer und eines Tages bricht er vor Hunger und Erschöpfung auf der Straße zusammen. Oder ein einziger Blizzard begräbt ihn in einer Hausecke, in der er sich niedergekauert hat, unter einem Mantel von Schnee. Der Patrolwagen der Polizei oder eine Ambulanz bringt ihn zum Hospital oder — zum Schauhaus, und von dort wandert seine Leiche hinaus nach Potters Field, ein Namenloser mehr! Jeden Morgen macht der Leichenwagen seine Runde bei den Hospitälern und der Morgue und nimmt dort die Särge auf, einfache, niedrige Kasten, aus sechs ungehobelten Brettern, roh zusammengeschlagen. Jeder Sarg trägt eine Metallplatte mit einer Nummer darauf, die mit den Nummern in den Registern der Anstalt korrespondiert. Hier ist das „Nationale“ des Toten eingetragen, so gut man es weiß, sein Name, wenn man diesen kennt, sonst die Umstände, unter denen er in das Krankenhaus oder das Schauhaus gekommen ist. Das Fährboot trägt den Wagen mit seiner Ladung hinüber nach der Insel. In dem Bureau der Strafanstalt, die sich ebenfalls auf der Insel befindet, werden die Nummern nochmals notiert und dann geht es hin zum Begräbnisplatz, wo bereits eine Anzahl Sträflinge das Massengrab geschaufelt hat. In kurzer Zeit stehen die Särge bei einander in der Grube, eine Schicht Erde darauf, wieder Särge — bis die Grube wieder gefüllt ist. Kein Abschiedswort hallt den Toten nach, außer vielleicht ein roher Scherz oder ein wilder Fluch der Aufseher, die die Arbeit überwachen. Dann wird zu Häupten des Massengrabes ein weißes Schild angebracht, dessen Ziffer im Register der Anstalt nachweist, welche „Nummern“ hier begraben sind.

4. Ellis Island.

Des Einwanderers erster Tag in Amerika.

Der erste Tag, den der Einwanderer unter dem Schutze des Sternenbanners, im Schatten der Freiheitsstatue zubringt, hat wahrhaftig nichts Erhebendes!

Sobald der große Ozeandampfer im Hafen festgelegt ist, beginnt die Ausschiffung der Einwanderer auf das bereit liegende Regierungsfährboot, und kurze Zeit später werden sie auf der Einwanderer-Insel gelandet, um examiniert zu werden.

Vier Glockentöne schallen durch das Hauptgebäude; es ist das Signal für die Beamten, daß das erste Boot gelandet ist. Und in langer Reihe kommen die Einwanderer vor die erste Station: die Ärzte; der eine guckt ihm auf die Hände, die Beine. Ist's ein Krüppel, heißt es bei Seite treten. Der andere hebt ihnen die Augenlider, sucht nach Symptome der ansteckenden Augenkrankheit, der Trachome, der dritte befühlt seinen Kopf, wühlt in seinem Haupthaar. Ist eine Spur von „favus“, der ansteckenden Hautkrankheit zu entdecken, so muß auch er zur Seite treten. Die Einwanderer sind nach den Nummern ihrer Schiffskarten gruppiert und warten, bis das Signal zur zweiten Station gegeben wird. Diejenigen, die der

Arzt hat zur Seite treten lassen, nimmt er in sein Privatzimmer und dort läßt er ihnen eine genaue Untersuchung angedeihen. Fällt sie ungünstig aus, so ist's aus mit der Hoffnung, hier Arbeit zu finden. — Nun gehts zur Registrierung. Die Beamten instruieren sie kurz in allen nur erdenklichen Sprachen, was sie vorzuzeigen, welche Auskunft sie zu geben haben. Die Registrierungs-Abteilung ist das Schreckgespenst der Einwanderer. Hier werden sie befragt, wie alt sie sind, welches Geschäft sie gelernt, ob sie lesen und schreiben können, woher sie sind, wo sie zuletzt gewohnt haben, wohin sie wollen, ob Verwandte sie erwarten und wer diese sind, ob sie Geldmittel besitzen und wie viel, ob sie schon einmal im Armenhause ihrer Vaterstadt Unterkunft gefunden haben und dergleichen mehr. Diese Prüfung ist strenge und es ist Jedem zu raten, die Wahrheit zu sagen, denn die Registrierungsbeamten haben große Macht, wissen viel und können alles nachschlagen. Indes auch diese Beamten sind Menschen, und mit bewundernswerter Geduld und mit teilnahmsvoller Rücksicht, die doppelt angenehm berührt, weil man das Gegenteil erwartet, forschen sie, bis sie zufriedengestellt sind und der Betreffende sein „O. K." auf die Karte drückt. Es ist nicht viel, was verlangt wird, aber selbst dieses wenige kann gar mancher nicht befriedigend beantworten. Sagt indes der Beamte „S. I." — das Schreckenswort bedeutet „Special Inquiry" (Spezielle Untersuchung) — o weh, der Betreffende wird einem Wärter überwiesen, der ihn in die Detentions-Abteilung einzuliefern hat. Die Hauptsache, was verlangt wird, ist: ein paar Dollars, kräftige Gesundheit und eine Freundeshand, die während der ersten Wochen schützt und leitet. Die „Freien" kommen nun in den „New York Room", vor dem die Boote anlegen, die sie auf das ersehnte Festland bringen werden. Auf einem erhöhten Platze steht ein Dolmetscher. Er hält Telegramme, Zettel, Briefe in der Hand und ruft deren Adressen aus. Einer der Freigelassenen will nach Chicago. Der Beamte überweist ihn einem Kollegen, der schickt ihn in's Eisenbahn-Departmeut. Dort wird für ihn ein Ticket gelöst und nachdem er sich mit Proviant versehen für die 36stündige Reise, bringt ihn der Beamte zum Fährboot, das zum Zuge fährt.

Das Fährboot legt an, um die Einwanderer auf das Festland zu bringen. Jeder hat seine Einkäufe in dem Wartesaal gemacht; unter dem Schutze der Regierung sein Geld zu legalem Agio gewechselt. Das Wechselgeschäft betreibt eine Bankfirma unter Kontrakt mit der Regierung und unter den Augen ihrer Vertreter. Sein Gepäck wird befördert von einer verantwortlichen Firma nach festem Satze, so und soviel pro Stück. Die von der Regierung kontrollierten Preise für Proviant sind folgende:

Roggenbrot, 4 Cents pro Pfund,
Weizenbrot, 4 Cents pro Pfund,
Bolognawurst (aus Kalbfleisch, Schinken und Fett), 10 Cents pro Pfund,
Koschere Bolognawurst, 12 Cents pro Pfund,
Gekochter Schinken, ohne Knochen, 26 Cents pro Pfund,
Gekochter Preßschinken (bestehend aus kleingehacktem Schinken in Konservenbüchsen), 20 Cents pro Pfund,
Käse (aus dem besten New York Rahm gemacht), 15 Cents pro Pfund,
Geräucherter Hering (fertig zum Gebrauch), 4 Cents per Pfund,
Geräucherter Bückling (fertig zum Gebrauch), 6 Cents per Pfund,
Pastetchen, 6 Zoll im Durchmesser, 5 Cents per Stück,
Milch, 3 Cents per Pint,
Orangen, 2, 3, 4, 5 Cents, je nach der Größe,
Einfaches Sodawasser, Sonsaparella, Ginger Ale, 4 Cents per Glas.



Dampfer auf dem Hudson.
(„Hendrik Hudson". Siehe Seite 138.)

14. Größere Ausflüge.

1. Die New Yorker „Riviera".

Die Pallisaden. — Fort Lee und seine Geschichte. — Auf der Bergstraße von Englewood bis Nyack. — Die künftige „Riviera" New Yorks.

Ausflüge. Von New York lassen sich fast unzählige herrliche Ausflüge unternehmen; kürzere per Trolley und Ferryböte, längere mit Benutzung der Bahn und der Dampfer. Wegen der Abfahrtszeiten vergleiche man die neuesten Fahrpläne in den täglichen Zeitungen. Die großen amerikanischen Flußdampfboote sind sehr komfortabel und luxuriös eingerichtet und der Besuch eines „Fall River" oder „Hudson River" Bootes ist nicht zu versäumen, auch wenn der Reisende keine Fahrt beabsichtigt. In ihrem Aussehen von den europäischen Dampfern ganz verschieden, erheben sie sich gleich schwimmenden Palästen in mehreren Stockwerken über dem Wasser, getrieben von Schaufelrädern, deren langarmige Balanciers hoch über den mittleren Teil des Deckes hervorragen. Auch die Schornsteine haben eine ganz eigentümliche Form. An Bord befinden sich gute Restaurants, und für einen kleinen Zuschlag zum Fahrpreise (Doll. 1—2 pro Nacht) kann man ein hübsch eingerichtetes Privatzimmer (State room) haben. Die Hudson River Boote stellen ihre Fahrten im Winter ein, während die meisten Sounddampfer das ganze Jahr hindurch fahren.

Die Pallisaden.

Der Höhenzug der Pallisaden liegt auf der New Jersey-Seite des Hudson River und eine Fußpartie zwischen Guttenberg und Fort Lee einerseits und Fort Lee und Piermont andererseits gehört mit zu den größten Genüssen, die ein Freund der Natur haben kann. Bei schönem, selbst bei leidlichem Wetter ist keine bessere Partie denkbar und es fehlt

weder an passenden noch an bequemen und billigen Fahrgelegenheiten, dorthin zu kommen. Und es mag gleich an dieser Stelle auf die 12000 Acker großartigsten Urwaldes hingewiesen werden, die noch auf den Pallisaden zu finden sind und von jedem Punkte Manhattans für höchstens 10 Cents zu erreichen sind.

Es ist wirklich nicht zu viel gesagt, wenn man die Pallisaden, die den westlichen Abschluss des ganzen New Yorker Stadtpanoramas bilden, als ein Juwel bezeichnet, dessen wahrer Wert bisher kaum gekannt wurde. Gibt es doch überhaupt nur wenige Grossstädte, die etwas Ähnliches in ihrer Nähe besitzen. Was ist im Vergleich zur jungfräulichen Prachtnatur dieses romantischen Waldgebirges ein Pariser Bois de Boulogne, ein Berliner Grunewald oder Müggelforst, oder selbst der gewiss nicht gering zu schätzende Richmond Park oberhalb Londons? Man glaubt sich hier bald in den Harz, bald in die sächsische Schweiz versetzt; an jenen erinnern die wilden Felsenschluchten des Bode-Tales mit seinen sprudelnden Quellen und ehrwürdigen Baumriesen, an diese die entzückenden Durchblicke nach dem mächtigen Strome, der die Fusssohle der ganzen Kette bespült. Während aber die Bastei oder der Brocken zu den offiziellen Sehenswürdigkeiten zählen, findet man in den Reisebüchern die Pallisaden kaum erwähnt.

Die ganze Länge derselben, die nördlich vom „Kill van Kull“, gegenüber von Staten Island fast unmerklich beginnen und sich bis Piermont, gegenüber von Tarrytown am Hudson entlang ziehen, beträgt über 30 englische Meilen. Der südliche Teil bis West Hoboken, wo 200 Fuß Höhe erreicht wird, bietet, von wenigen Plätzen abgesehen, den wenigst malerischen, zugleich aber den am meisten besuchten Teil, da hier die so ungemein volksreichen Städte des Hudson County liegen. Das etwa 8 Meilen lange Mittelstück von West Hoboken bis Edgewater bemerkt man von der Stadt aus, wenn man mit der 9. Avenue-Hochbahn die Stadt durchfährt oder mit der 42. Straßenfähre nach Weehawken oder Guttenberg übersetzt. Am sehenswertesten ist aber der 13 Meilen lange, nördlichste Teil zwischen Edgewater und Sparkill, der anfänglich 200, später aber zwischen 500 und 600 Fuß Höhe erreicht. Hier sind noch fast neun Zehntel der Gesamtfläche mit einem dichten Urwald bedeckt, der viele Prachtstämme von 40, 60, ja 80 Fuß aufweist und sich aus einer reichen Mischung von Laub- und Nadelholz zusammensetzt, bei der Kastanien, Eichen, Hemlocktannen und Fichten am meisten vertreten sind. Hier flachen sich die Berge nach Westen zu ganz sanft ab, während sie im Osten jene für das ganze Landschaftsbild so überaus charakteristische, schroff abfallende Wand bildet, die so auffallend an eigentliche Pallisaden erinnert. Den besten Eindruck dieses szenischen Glanzeffekts gewinnt man auf einer Hudsonfahrt bis Nyack aufwärts, während man schon vom großen Harlemer Viadukt oder von Fort George aus sich eine ungefähre Vorstellung davon verschaffen kann. Nur von diesem nördlichsten Teile der Kette und dessen besonderer Verschönerung durch einen etwa 14 Meilen langen prächtigen Boulevard an der „Riviera“ soll hier noch die Rede sein.

Fort Lee und seine Geschichte.

Fort Lee war schon früher einmal ein beliebter New Yorker Ausflugsplatz. Aber der Janhagel, Spieler und Bummler vertrieben das anständige Publikum, so daß der Ort verödete. Neuerdings kamen aber wieder bessere Zeiten für das herrliche Fleckchen Erde. Der Ort gewann viele deutsche Bewohner und die „Hudson River Line“ richtete von der 130. Straße aus einen halbstündigen Fährdienst nach Undercliff ein. Unmittelbar an das Fährboot schließt sich eine elektrische Straßenbahn, die über Edgewater nach Fort Lee und weiter führt. Von dem Plateau bei Grant-

wood genießt man einen eindrucksvollen Fernblick auf die „Cathedral Hights“ mit ihren berühmten Monumentalbauten.

Diese ganze Gegend hat schon vor langen Jahren eine grosse Anziehungskraft auf Deutsche ausgeübt. In Hoboken, Guttenberg, wie im Hackensacktale sind, soweit bekannt, die ältesten deutschen Niederlassungen im Mosquito-Staate zu suchen, und jedenfalls war es das Hauptvergnügen jener braven Pioniere, an schönen Tagen auf die Pallisaden zu klettern und dort die Natur zu bewundern. Hier ist alter deutscher Boden. Das Fort wurde 1776 auf der dominierenden Höhe der Pallisaden errichtet, um zusammen mit dem schräg gegenüber auf Manhattan belegenen Fort Washington als Rückendeckung der Freiheitskämpfer gegen den britischen Ansturm zu dienen. Den Namen bekam es von dem exzentrischen amerikanischen General Charley Lee, der unter Washington kommandierte und von den Engländern so gefürchtet wurde, dass sie bei seiner späteren Gefangennahme proklamierten, sie hätten jetzt das amerikanische Palladium in ihren Händen. Nach den Schlachten von Long Island und Harlem Hights (1776) sah sich Washington genötigt, sein Hauptquartier von Harlem nach White Plains und später nach North Castle zu verlegen. Als dann am 16. November die hessischen Söldner Fort Washington erstürmt hatten, musste das Ostufer des Hudson verlassen werden. Washington überschritt daher bei Peekskill den Fluss und vereinigte sich mit Nathaniel Greene, dem kühnen General aus „Little Rhody“, der in Fort Lee kommandierte, hoffend, den nachdrängenden Engländern hier doch noch Stand halten zu können. Aber die Stellung war mit den bereits demoralisierten, hungernden, frierenden und zerlumpten Milizen bei allem Heldenmute der Anführer nicht mehr zu halten. Als es dem englischen General Cornwallis gelungen war, mit 6000 Mann seiner Kerntruppen bei Dobbs Ferry über den Fluss zu setzen, begann jener fluchtartige Rückzug bis über den Delaware („Washingtons Übergang über den Delaware“, berühmtes Gemälde im „Metropolitan Museum of Art“), bei dem die Revolutionsarmee bis auf 3000 Mann zusammenschmolz und überdies ihre ganze Bagage einbüsste. Kurz nach diesem Zusammenbruch der amerikanischen Freiheitskämpfer setzt die Tätigkeit des preußischen Infanterie-Generals und Organisators von Steuben ein, der die vollständig verlumpte Soldatenbande im Winter 1776 auf 1777 in Valley Forge in „Behandlung“ nahm, d. h. ihr preußische Disziplin beibrachte. Nur durch die selbstlose Tätigkeit dieses altverdienten Offiziers ist Washington in den Stand gesetzt worden, in den darauffolgenden Jahren seine siegreichen Schlachten zu schlagen. General Washington wurde der „Vater des Vaterlandes“, General v. Steuben erhielt ein Stück Urwald als Dotation für seine Verdienste um die junge Republik und der millionenreiche Franzose La Fayette wurde als der wahre Freund der Vereinigten Staaten gefeiert! — Suum cuique! Es ist jetzt an der Stelle, wo früher Fort Lee stand, ein Denkmal errichtet. Der Deutsche findet in zwei urgemütlichen Restaurationslokalen „Belvedere“ und „Buena Vista“ gute Unterkunft.

Von Englewood bis Nyak und die künftige Reviera New Yorks.

Englewood erreicht man von Fort Lee nach einstündigem Marsche. Der Ort macht den Eindruck einer hochvornehmen Villenstadt. Die 1½ Meilen lange Pallisaden-Avenue, die vom Bahnhof der New Jersey Nordbahn auf die Kammhöhe am Flusse führt, ist ein Boulevard von eleganten Häusern und Prachtbauten. Alle liegen inmitten großer, parkartiger Gärten. Landeinwärts schweift das Auge bis weit in die Täler des Hackensack und Passaic hinein, während die blauen Hügelketten am Horizont die Wasserscheide zwischen Delaware und Hudson markieren. Wunderschön gestaltet sich aber die Szenerie, wenn man vom östlichen Endpunkte der Avenue in die eigentliche Pallisadenwelt hineinklettert. Hier gähnen uns Schluchten von anscheinend unergründlicher Tiefe entgegen, dessen schönste neben dem Russell'schen Hause, gerade gegenüber der Mündung des Spuyten Duyvil, nach dem Flusse zu abstürzt. Man denkt da unwillkürlich an die Wolfsschlucht im „Freischütz“. Aber die größten Genüsse erwarten den, der jetzt seinen Weg zwei Stunden bis Alpine fortsetzt, da er für seine Mühe durch mehrere der prächtigsten Durchblicke auf Yonkers und den Fluß belohnt wird. (Yonkers, alte holländische Ansiedlung — Yonker = Junker, Herr.) Südlich schweift der Blick über ganz Manhattan bis zur großen Brücke und den Wolken-

kratzern, während im Hintergrunde der East River wie die Höhen von Long Island und Bronx das Panorama abschliessen. Zur Rückfahrt benutzt man von Alpine die Fähre nach Yonkers, von hier per Eisenbahn oder Trolley nach Manhattan. Wer aber noch Zeit hat, sollte die Wanderung über Tappan, Sparkill nach Piermont fortsetzen. Die ganze Gegend enthüllt ungewöhnlich reiche Naturschönheiten, Berge, Seen, Urwälder und die schönsten Fernblicke nach dem Flusse zu. In Tappan befinden wir uns an der historischen Stätte, wo am 2. Oktober 1780 Major André als Spion aufgeknüpft wurde. Unweit davon ist noch jetzt das über 200 Jahre alte Haus, wo Washington auf seinem Marsche nach Fort Lee sein Hauptquartier aufschlug. Von Piermont gehts nach dem nahen Nyack, von wo man das Dampfboot zur Heimreise benutzen kann. Besser aber ist, man läßt sich über den Fluß nach Tarrytown bringen, wo die großen Hudsondampfer anlegen.

2. Den Hudson hinauf bis Albany.

Per Hudson River Day Line.

(Zur Benutzung empfehlen wir den neuen Prachtdampfer dieser Linie „Hendrick Hudson", siehe unten.)

Abfahrt von Desbrosses Street 8.40 vorm., von West 42. Strasse 9.00, von West 129. Strasse 9.20. — Der Dampfer legt an in Yonkers 9.45, West Point 11.50, Newbourgh 12.25 mittags, Poughkeepsie 1.15, Kingston Point 2.10 nachm., Catskill 3.25, Hudson 3.40, Ankunft in Albany 6.10 abends. — Auf der Route Albany-New York verlässt der Dampfer Albany um 8.30 morgens; Ankunft in New York: West 129. Strasse: 5.10, West 42. Strasse: 5.30, Desbrosses Street: 6.00. — Diese Linie lässt ihre Dampfer in der Zeit vom 14. Mai bis 19. Oktober regelmässig von New York abgehen. Von Albany aus beginnt die Saison 1 Tag später und schliesst zwei Tage später. Sonntags keine Fahrten.

Preis für die einfache Fahrt 2 Doll., für Hin- und Rückfahrt 3½ Dollars. Jede Person hat auf den Fahrschein 150 Pfund Gepäck frei.

Wer nicht die Absicht hat, über Albany hinauszufahren, tut am besten, den Dampfer in Poughkeepsie zu verlassen und das hier den New Yorker Dampfer kreuzende Albanyboot zu besteigen und zur Rückfahrt nach New York zu benutzen. (Zwischen New York und Poughkeepsie befindet sich die schönste Gegend des Hudson.) Andererseits, man fährt mit dem „Hendrick Hudson" bis Albany (hier Zeit genug zur Besichtigung des herrlichen States Capitol) und fährt mit einem Dampfer der „People's Night Line" zurück; am andern Morgen in New York.

Dampfer „Hendrik Hudson". (S. Ill. S. 135.)

Die Schiffsgesellschaft „Hudson River Day Line" hat 4 große Dampfer auf dem Hudson laufen: „New York", „Albany", „Marie Powell" und „Hendrick Hudson". Die drei ersteren sind ältere, in den letzten Jahren umgebaute und vergrößerte Pracht-Dampfer, die indes von dem „Hendrick Hudson", der am 20. August 1906 seine Jungfernfahrt machte, ganz und gar in den Schatten gestellt werden.

Dampfer „Hendrick Hudson" ist der größte Flußdampfer der Welt; er ist 400 Fuß lang, 83 Fuß breit und hat sechs Decks (Etagen); er kostet eine Million Dollars (etwa 4½ Millionen Mark) und hat genügend Raum für 5000 Passagiere — ein schwimmendes Riesen-Hotel. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der Bergfahrt über 21, auf der Talfahrt 25 Seemeilen. Kein Frachtverkehr auf diesen Dampfern. Das ganze Schiff ist nur Passagieren gewidmet, die auf ihm dieselben Bequemlichkeiten haben können wie in einem großen Hotel. Für geschlossene Gesellschaften stehen kleine Säle zur Verfügung. Musik an Bord. Vorzügliche Restaurants. Alle Räume sind im Stile Ludwigs XVI. in Mahagony und Gold ausgeschmückt und dekoriert. Architekt des Dampfers ist Frank E. Kisby. Das Schiff für sich allein ist eine große Sehenswürdigkeit.

Der Hudson.

Ich danke Gott, daß ich an seinem Ufer geboren bin.
Washington Irving.

Der Hudson ist, wie ein bekannter deutscher Reisender einmal von ihm gesagt hat, in der Geschichte der Nil, in der Bedeutung die Themse, in Wassermacht die Donau und in Schönheit der Rhein der Neuen Welt; letzteres indes mit Unrecht. Der Rhein ist gegen den gigantischen Strom mit seinen seeartigen Buchten ein schmaler Fluß. An manchen Stellen ist der Hudson mehr als viermal breiter. Betreffs der landschaftlichen Schönheit herrscht zwischen den beiden ebenfalls ein großer Unterschied. Dem Hudson fehlen die Ruinen zum Teil sagenhafter Geschlechter und die Weingelände, wie sie der Rhein als Sehenswürdigkeit aufweist. Dafür besitzt er aber seine Indianer-Geschichte, die sicherlich auch interessant ist, sowie die Hochgebirgswelt der „Catskill Mountains“ und ein oftmals sehr schönes Ufergelände mit prachtvollen Wäldern, die namentlich an schönen Herbstabenden durch ihren Blätterschmuck bezaubernden Eindruck machen, zumal, wenn sie von den Scheinwerfern der großen Prachtdampfer mit Licht überflutet werden.

Die Entdeckung des Hudsons wird von amerikanischen Geschichtsschreibern und Schriftstellern gern in nebelhafte Fernen gerückt. Es wird angenommen, daß Leif, der Sohn Erics, im Jahre 1000 bereits hier gewesen ist, dann Thorwald 1003, Thorfinn und Thorvard in 1007, Thorvard und Helgi in 1011, Madoc in 1170, Zeno in 1380, Cabot in 1497, Verrazano in 1524, Roberval in 1542; aber dies sind nur Annahmen, keine Begründungen. Die wirkliche, heutige Geschichte beginnt mit dem Jahre 1609, als Hendrick Hudson auf seiner abenteuerlichen Fahrt nach Indien hierher verschlagen wurde. (Hudson hatte in den Jahren 1607—1608 im Auftrage englischer Kaufleute zwei vergebliche Reisen gemacht, um einen nördlichen Durchgang nach Indien zu suchen; vergeblich. Allein, ängstlich nach der Ehre geizend, der erste zu sein, der Indien durch die nördlichen Meere erreichte, wandte er sich an die holländisch-ostindische Handelsgesellschaft in Amsterdam um Beistand. Die Direktoren dieser Gesellschaft gewährten ihm diesen, und bereits am 4. April 1609 ging er als Befehlshaber des „Halbmondes“ („Half-Moon“), eine Jacht von 80 Tonnen, auf die Reise. Nach der bereits erwähnten Überfahrt suchend, umschiffte er die Vorgebirge Norwegens; dort aber verwehrte ihm das Eis die Weiterfahrt. Er wandte daher sein Schiff, steuerte quer über den Ocean, berührte zuerst den Continent an den Gestaden der Penobscot-Bai und kam endlich im August 1609 in Sicht der Vorgebirge Virginiens; von dort nordwärts segelnd, fuhr er in die Mündungen mehrerer großer Flüsse ein, drang durch den Engpaß (Narrows, Einfahrt in die Bai von New York) und ankerte schließlich vor Manhattan Island. Noch sechzig Meilen den Strom aufwärts, welcher seinen Namen trägt, nahm er, nach der Gebrauchsformel des Zeitalters, im Namen der Generalstaaten von Holland Besitz von dem Lande. — Hudson hat einen traurigen Untergang gefunden. Auf einer anderen Reise, 1609—1611, immer noch nach der nördlichen Durchfahrt nach Indien suchend, entdeckte er die große Hudsonbai im Norden Canadas, wo er einfror. Während einer Meuterei seiner Mannschaft wurde Hudson (nach Lossing) mit gebundenen Armen nebst seinem Sohne und vielen kranken Gefährten in einem offenen Boote den Wellen preisgegeben, worauf nichts mehr von ihnen gehört wurde. Zum Andenken des abenteuerlichen Forschers baut die Stadt New York eine große Kunstbrücke über den Spuiten Duyvil Creek, wo dieser in den Hudson mündet. — Der Hudson River ist 150 Meilen weit, bis zur Stadt Troy, schiffbar. Ebbe und Flut beeinflussen das Wasser über 100 Meilen weit; erst in der Nähe Albanys verliert es den Salzgeschmack. Er entspringt in den Adirondacks und hat eine Gesamtlänge von etwa 300 Meilen (circa 500 Kilometer — etwa von Hannover bis Köln am Rhein).

Die Wasserstraße des Hudson ist die schönste Route zu den Catskill Mountains (Bergen), Saratoga, den Adirondacks Mountains, Lake (See) George und Lake Champlain, Canada, Thousand Islands (Tausend Inseln) und Niagara Falls (Niagara-Fälle).

Die Fahrt.

Wenn das Riesenprachtschiff seinen Pier an Desbrosses Street verlassen hat und auf der Mitte des hier etwa 1 Meile breiten Stromes angelangt

ist und seinen Kurs gen Norden zieht, lasse man seinen Blick über die New Yorker „Sky Line“ (Himmels-Linie) schweifen, die in gewaltiger, einfacher Erhabenheit vor ihm aufgestiegen ist (vergl. unser großes Bild: Sky Line). Ein solches Bild bietet nur New York. In der ganzen Welt existiert auch nicht einmal ein nur annähernd so grandioses Panorama, wie es hier in der Vereinigung von Kunst und Natur geschaffen worden ist. Die fast märchenhafte Höhe des Singer Building — ein moderner babylonischer Turm —, das Park Row, das St. Paul Building und wie sie alle heißen, die 30—40 Stock hohen Himmelsstürmer — Niemand, der dies Panorama schauen konnte, wird es vergessen können. Auf der gegenüberliegenden Seite liegen Jersey City, Hoboken und gegenüber von West 42. Straße liegt Weehawken und dahinter ziehen sich die Pallisaden am Strom entlang. Hinter Fort George mündet rechts der Spuyten Duyvil Creek in den Hudson. Nach einer Fahrt von 17 Meilen erreicht der Dampfer Yonkers.

Yonkers ist heute eine freundliche Vorstadt von New York mit etwa 40000 Einwohnern. Da viele New Yorker Geschäftsleute hier ihren Wohnsitz haben, besteht ein ausgedehnter Vorortsverkehr mit New York. Der Name rührt von Adrian Van der Donck her, welcher der erste Rechtsgelehrte in der holländischen Colonie war. Er kam im Jahre 1642 nach New Amsterdam und erwarb hier Grundbesitz, den er bebaute und bewohnte. Sein Landsitz wurde als „de jonkheers landt“ (des jungen Herrn Land) genannt; aus dieser holländischen Bezeichnung ist Yonkers entstanden. Yonkers spielte eine große Geschichte in der Revolutionszeit.

Der Dampfer fährt weiter stromauf, rechts an Hastings und Dobbs Ferry vorbei. Gegenüber ist die nördliche Grenze des Staates New Jersey. Die Ufer gehören jetzt beide zum Staate New York. Links, an dem Erie Rail Road liegt das Dorf Tappan. Hier wurde der englische Major André am 2. Oktober 1780 von den Amerikanern als Spion gehängt. Der Hudson tritt nun aus der Enge der Pallisaden heraus und erweitert sich zu einem breiten Strome. Rechts liegt Irvington, der Geburts- und Wohnort Washington Irvings. Auf der linken Seite der Ort Piermont mit langem Pier des Erie Rail Road.

Jetzt befindet sich der Dampfer in dem sog. Tappan-See, der sich bis hinauf nach Tarrytown zieht und bei einer Länge von 10 Meilen (16 Kilometer) und Breite von $3\frac{1}{4}$—$3\frac{1}{2}$ Meilen (5—$6\frac{1}{2}$ Kilometer) ein herrliches Wasserbecken bildet. Von Terrytown Fähre über den Tappan See nach Nyak.

32 Meilen von New York, rechts, Ossining (Sing Sing), Zuchthaus mit „elektrischem Stuhl“, am Flußufer. 1 Meile weiter am selben Ufer fließt der Croton River in den Hudson. Die weit in den Fluß vorspringende Crouton Bank (Landzunge) engt den Fluß sehr ein. Gleich dahinter öffnet sich die große Haverstraw Bai, über 4 Meilen (etwa $6\frac{1}{2}$ Kilometer) breit, die der Dampfer in voller Fahrt durchschneidet und dann in eine der schönsten Gegenden des ganzen Flußgebietes einläuft. Am Horizont steigen die Highlands empor.

Auf der linken Seite, 40 Meilen von New York, liegt Stony Point (Steiniger Punkt), 200 Fuß hoch, mit Leuchtturm an Stelle eines alten Forts, das die Engländer am 1. Juni 1779 eroberten, aber ihnen kurz darauf von General Wayne (Mad Anthony) wieder abgenommen wurde. Rechts, an Verplanks Point, hat der Strom nur eine Breite von etwa $\frac{1}{2}$ Meile (800 Meter); er macht eine scharfe Biegung nach rechts, wo an der Peeks Kill Mündung die Stadt Peekskill (43 Meilen von New York) liegt. Die Stadt liegt hinter der Bai auf dem terrassenförmigen waldigen Ufer des Flußes, hat eine Militär-Akademie und war des berühmten Kanzelredners Beechers Sommer-Heim.

Hier beginnen die Highlands (das Hochland), die den Fluß bis nach Newburgh hinauf berahmen. 46 Meilen von New York, an der rechten Seite, Anthonys Nose, ein 800 Fuß hoher, bewaldeter, nasenförmig abfallender Bergrücken. Links Toua Island, daneben Bear Hill (1300 Fuß [hoch). In Sugar Loaf Mountain, rechts, befand sich 1780 das Hauptquartier des amerikanischen Generals und Verräters Arnold, der bekanntlich Amerika den Engländern wieder in die Hände spielen wollte.

50 Meilen von New York: West Point.

Amerikas größte Militär-Academie. West Point steht neben der Stelle des alten Fort Constitution, das hier 1775 errichtet war. Der Platz wurde auf Befürwortung Washingtons zur Verteidigung eingerichtet und dem alten Fort Constitution folgten in der Nähe Fort Clinton und Fort Putnam, aus denen zusammen in 1802 die Kriegsschule organisiert wurde. Das heutige offizielle West Point besteht aus 160 Gebäuden und nimmt in militärischer Beziehung den höchsten Rang von allen Schulen ein. In landschaftlicher Hinsicht steht es einzig da. Angeregt von der wundervollen Szenerie des Hudsons befand sich vor Jahren eine ganze Colonie hervorragender Geister hier: N. P. Willis, James K. Paulding, Gulian C. Verplanck, E. P. Roe, Miß Warner, Henry Ward Beecher, Harriet Beecher Stowe und viele Andere haben hier ihre Bücher geschrieben.

Nördlich von West Point, 56 Meilen von New York, an Trophy Point befindet sich die nördliche Enge der Highlands. An der linken Seite sehen wir den Storm King (Sturm König), ein schräggeformter 1529 Fuß hoher Berg. Zur Rechten hiervon liegt Constitution Island, wo das erwähnte erste Fort für West Point errichtet war, jenseits der Mount Taurus (Bull Hill) und Breakneck Mountain, 1438 Fuß hoch, vorne sichtbar Pollopels Island.

60 Meilen von New Jork: Newburgh.

Das heutige Newburgh zählt etwa 26000 Einwohner. In den Jahren 1781—83 war hier Washingtons Hauptquartier, als die Armee nach beendetem Kriege aufgelöst werden sollte. Hier war es, wo dem General Washington von den unzufriedenen Offizieren der Königstitel angeboten wurde.

75 Meilen: Poughkeepsie. Hier ist der Begegnungsort der zu Berg und zu Tal fahrenden Personendampfer der Day Line. Hauptsehenswürdigkeit: die schöne Brücke, die in einer Länge von 2½ Meilen (2066 Meter) den Strom überspannt. Es ist dies die höchste Brücke der Welt; ihre Geleise liegen 212 Fuß über dem Wasser, kostete über 3 Millionen Dollars, verbindet die pennsylvanischen Kohlenfelder mit Neu England (Boston etc.).

90 Meilen: Kingston Point, links.
115 Meilen: Catskill, links.
120 Meilen: Hudson.
150 Meilen: Albany, Hauptstadt des Staates New York, Residenz des Gouverneurs.

Um die Naturschönheiten des Hudson kennen zu lernen, wird man natürlich die Tag-Linie benutzen. Aber auch die Nachtfahrt bietet einen großen Reiz. Man hat in diesem Falle den Anblick New Yorks in einer geradezu märchenhaften Beleuchtung. Die Nachtdampfer verlassen New York 6 Uhr abends und fahren direkt durch; erreichen Albany am andern Morgen 6 Uhr. (Fahrpreis 1.50 Dollar, hin und zurück 2½, Bett 50 Cents und höher).

Mittels Eisenbahn nach Albany.

Per „New York und Hudson River Rail Road“, Abfahrt vom Grand Central Depot, 42. Str. Fahrzeit: 2½—4 Stunden.

Per „West Shore Railroad“, von Weehawken ab. Fähre von New York an 42. Straße und von Franklin Street ab.

Da die Bahnen in der Hauptsache dieselben Orte und Punkte berühren, wie die Day Line, so ist von einer Beschreibung dieser Routen abzusehen. Erwähnt mag sein, daß man bei Benutzung der letztgenannten Bahn (auf dem New Yersey Ufer) eine schönere Aussicht auf den Fluß genießt, wie auf der Ost-Seite. Will man schnell fahren, so benutze man auf letzterer Seite vom Grand Central Depot aus den „Twenty Century Limited Train“ (20. Jahrhundert-Zug), der jeden Tag fährt und die 980 Meilen bis Chicago in 20 Stunden zurücklegt; derselbe hält in Albany.

3. Saratoga.

Zu erreichen:

Per Hudson River Day Line (Dampfer „Hendrick Hudson“) nach Albany, von hier per Delaware und Hudson Rail Road nach Saratoga. (Direktes Fahrbillet von Schiffsgesellschaft zu erhalten. Fahrtdauer von Albany nach Saratoga etwa 1½ Stunden.) Rundreise-Billet Doll. 5.85. — Per New York Central Hudson River R. R. (vom Grand Central Depot, 42. Str., 4 Stunden, einfach Doll. 4.20, dopp. 7.85.

Saratoga Springs, wie der offizielle Name lautet, ist der größte Bade- und Spielplatz im Innern der Vereinigten Staaten und ist zu vergleichen mit Bad Harzburg, Baden-Baden, Ostende, Aachen etc. Die ständige Einwohnerzahl beträgt nur etwa 14 000, in der Saison (Juni bis August) indes oftmals über 50 000. Der Ort besitzt über 30 Mineralquellen, die eisen-, jod- und schwefelhaltige Wasser auswerfen, und gegen Leber- und Magenleiden, Steinbeschwerden und Rheumatismen empfohlen werden. Eintritt zu den Quellhäusern: 5 Cents. — Die Hauptsaison tritt zur Zeit der Pferde-Rennen, im Juli ein. In diesen Tagen sind oftmals über 100 000 Menschen in Saratoga, die meisten davon aus New York und anderen großen Städten.

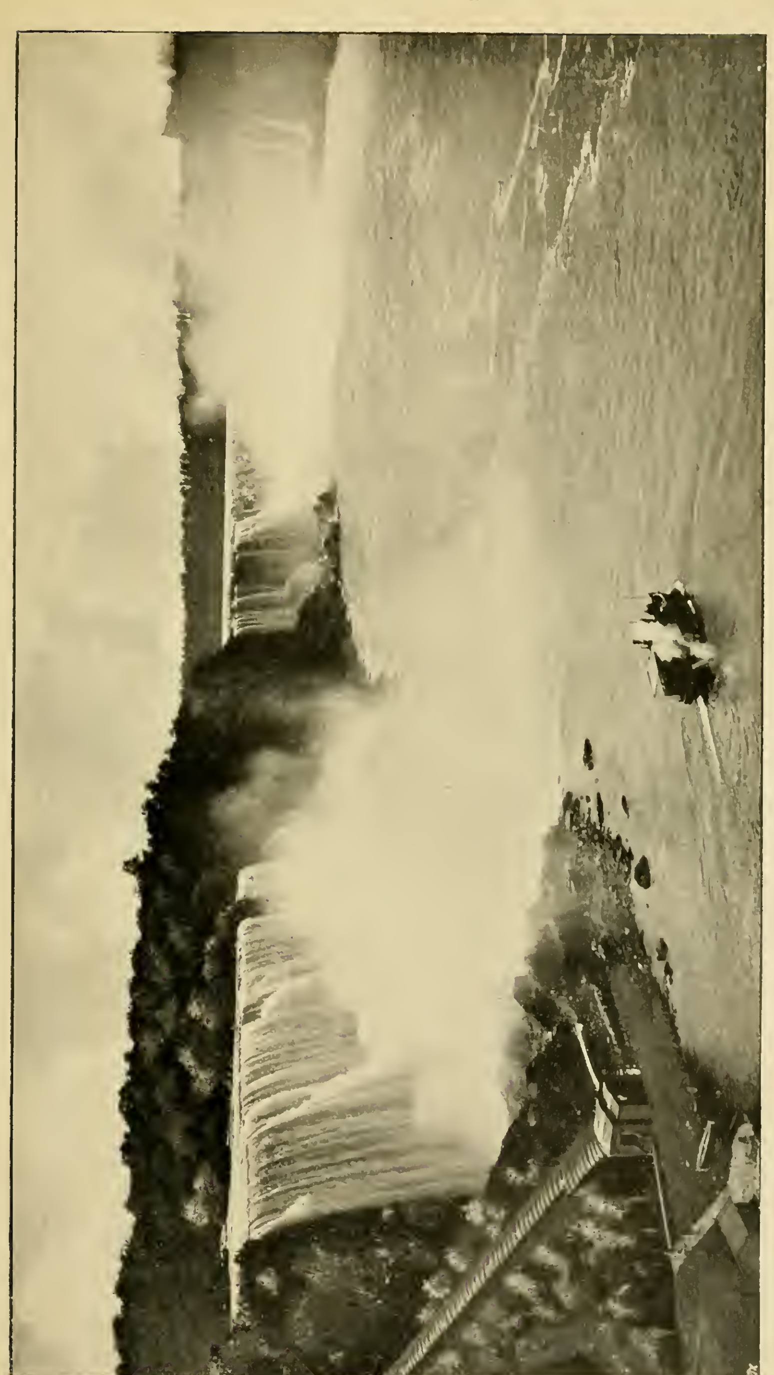
Um diese Zeit hat die sonst so stille Stadt großstädtisches Leben und Treiben angenommen und die Riesenhotels sind gefüllt mit internationalem Volk. In diesen Monaten werden hier auch die Staatszusammenkünfte der politischen Parteien und vieler Ordensgesellschaften abgehalten. — Der Ort ist von großem, historischen Interesse, das sich natürlich in erster Linie auf seine Quellen bezieht; diese sollen den Mohawk-Indianern schon vor mehreren hundert Jahren bekannt gewesen und von ihnen gegen Krankheiten benutzt worden sein. — Saratoga liegt nordwestlich von Albany in einer gerade nicht sehr schönen Niederung, doch hat man sehr viel getan, um der Natur in dieser Beziehung nachzuhelfen. Die Hauptstraße ist der Broadway, der die Stadt von Norden nach Süden durchzieht; an ihm liegen die Hauptthotels, die größten Läden und die schönsten Privathäuser. Etwa 3 Meilen (6 Kilometer) nordöstlich vom Orte befindet sich der Saratoga Lake, zu dem eine elektrische Straßenbahn führt, Fahrt 10 Cents. Die Haupthotels, die mit den größten und besten der Welt sich vergleichen können, sind: Grand Union, United States, Windsor, Congreß Hall, Kensington, American-Adelphi, Clarendon, denen sich eine große Zahl kleinerer und einfacherer zur Seite stellen.

Wer zum Lake George und Lake Champlain reisen will, sollte nicht unterlassen, Saratoga Springs mit zu besuchen.

4. Das Paradies des Staates New York.

Lake George. — Lake Champlain. — Die Adirondacks. — Die Thousand Islands im St. Lawrence River.

Über diese Gegend hat die Natur ihr Füllhorn im reichsten Maße ausgeschüttet. Es ist die Schweiz New Yorks: Himmelhohe Berge mit dunklen Wäldern, dunkelblaue Seen mit Inseln und herrlich bewachsenen Ufern, die mit Villen, Hotels und schmucken Ortschaften bebaut sind — so ist das ganze große Gebiet beschaffen, das ich im Nachstehenden kurz skizzieren will. Dazu die volle, reine, absolut staubfreie, ozongeschwängerte Atmosphäre; fürwahr ein paradiesischse Sanatorium, wie es nicht schöner geschaffen werden kann.



Der amerikanische Fall. Niagara-Fälle. (Siehe Seite 145.) Die canadischen Fälle.

1. Lake George.

Zu erreichen: Per Hudsondampfer nach Albany, von dort per Delaware und Hudson River R. R. nach Caldwell (am südlichen Ufer des Sees). Hier: Fort William Henry Hotel. Einfache Tour Doll. 4.20, doppelte 7.70.

Dieser herrliche See, so recht zum Sommeraufenthalt und zum Touristenverkehr geschaffen, hat eine Länge von 33 Meilen bei $^3/_4$ bis 3 Meilen Breite. Er enthält nicht weniger als 220 Inseln und ist fast überall von hohen bewaldeten Bergen umgeben, die sich, ähnlich den Hochlandseen Tirols und der Schweiz, stellenweise steil ins Wasser senken. Er wird im Sommer sehr stark besucht; besonders viel von Deutschen, von denen viele ihre Sommersitze dort haben. U. a. hatte der berühmte deutsch-amerikanische Staatsmann Karl Schurtz, der Befreier Gottfried Kinkels, lange Jahre hier ein herrliches Tusculum.

Deutsche Vereine machen in jedem Jahre Ausflüge zu seinen Ufern, an denen auch Peter Coopers Erzählung „Der letzte Mohikaner“ spielt. Im Norden ist der See durch einen natürlichen Wasserlauf mit dem Lake Champlain verbunden, der etwa 230 Fuß tiefer gelegen ist. Eine Dampferfahrt über das herrliche Seebecken ist sehr zu empfehlen. Die Route geht von Caldwell aus nach Baldwin, 32 Meilen, wo man den Eisenbahnzug zur Fahrt nach dem 5 Meilen entfernten Fort Ticonderoga benutzt; hier befindet man sich an dem südlichen Ausflusse des Lake Champlain.

2. Lake Champlain.

Derselbe hat eine Länge von 120 Meilen, ist $^1/_4$ bis 12 Meilen breit und hat stellenweise eine Tiefe von 600 Fuß (etwa 180 Meter). Östlich wird er von den Green Mountains (Grünen Bergen) des Staates Vermont, im Westen von den Adirondacks begrenzt, im Süden hat er natürliche Wasserverbindung mit dem Lake George und im Norden durch den Richelieu River eine solche mit dem St. Lawrence River (St. Lorenz-Strom). — Die Boote fahren von Fort Ticonderoga ab nach Plattsburg (am Westufer); Fahrpreis Doll. 2.00, Fahrzeit $5^1/_2$ bis 6 Stunden. Länge 77 Meilen. Die Dampfer besitzen gute Restaurants; halten an 6 Zwischenstationen.

Das ganze Gebiet besitzt großes, historisches Interesse durch die langen, blutigen Kämpfe, die um seinen Besitz stattgefunden haben. Die ersten Weißen, die hierher kamen, waren Franzosen, welche die Indianer unterjochten. Darauf kämpften Franzosen und Engländer gegeneinander. Jeder Fleck beinahe hat eine Metzelei zu verzeichnen, wobei auch zahlreiche Ansiedler zu Grunde gegangen sind. Beim Friedensschlusse zwischen England und den Amerikanern (1783) fiel die ganze Region an die letzteren.

Von Plattsburg benutzt man den Delaware, Hudson und Grand Trunk Rail Road und fährt nach Montreal, der größten Stadt Canada's am St. Lawrence River.

3. Die Adirondack Mountains.

Dies herrliche Höhengebiet umfaßt etwa 10 000 Quadrat-Meilen. Im Osten wird es von den vorher beschriebenen Seen George und Champlain, im Norden vom St. Lawrence River, im Süden vom Mohawk River und im Westen vom Ontario Lake begrenzt. Hoch- und Urwald mit Bären, Wildkatzen und anderem Raubzeug wechseln mit einander ab. An den Abhängen befinden sich viele Hundert Hotels, Gasthöfe und Privatlogier-Häuser, die während der Sommerzeit fast alle voll von Kurgästen sind. Eine Fahrt von Plattsburg am Lake Champlain nach Lake Placid hinauf ist sehr lohnend. Will man dies Gebiet von New York direkt besuchen, so fährt man hier vom Grand Central Depot an 42. Straße ab bis Utica, wo der Zug nach Montreal abzweigt und stundenlang an den Abhängen des Gebirges hinfährt. Der Staat sowohl wie viele reiche Privatpersonen, so John D. Rockefeller, haben in den Adirondacks große Besitzungen.

4. Die Tausend Inseln im St. Lawrence River (The Thousand Islands).

Eine der herrlichsten Gegenden in der ganzen Welt ist diejenige, wo der Lake Ontario in den St. Lawrence River mündet. Mehr als tausend Inseln liegen hier in der Mündung des gewaltigen Stromes zerstreut, von denen jede die andere an landschaftlicher Schönheit übertrifft. Das Fahrwasser ist voll von Felsen, die eben aus dem Wasser herausragen, doch die Dampfer schlängeln sich hindurch. Die Fahrt ist am schönsten vom Westen aus. Man besteigt das Boot in Clayton, auf der amerikanischen Seite, und macht eine Rundfahrt dorthin zurück, wenn man nicht stromabwärts nach Ogdensburg oder Montreal fahren will.

Dies ganze Gebiet, vom Lake George bis zu den Tausend Inseln, ist ein solch bezaubernd schönes, daß es unbedingt den allerschönsten in der Welt an die Seite gestellt werden muß; es ist ein Paradies.

5. Niagara Falls.

(Die Niagara-Fälle.)

Siehe Illustrationen S. 143 u. 147.

Zu erreichen: 1. per New York Central Hudson R. R. (vom Grand Central Depot, 42. Str.) „Empire State Expreß Train“ in 9 Stunden. Einfacher Fahrpreis Doll. 9.25. 2. per „Hudson Day Line“ bis Albany, von dort per New York Central in 6¼ bis 7¾ Stunden. Rückfahrkarten werden nur in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September incl. ausgegeben.

Die Niagara-Fälle befinden sich im westlichen Teile des Staates New York, zwischen dem Erie-See (Lake Erie) und dem Ontario-See (Lake Ontario); im besonderen zwischen der Stadt Buffalo und dem Ontario-See. Die Entfernung von New York beträgt 448 Meilen, von Buffalo 22.

Sehenswürdigkeiten.

Wir empfehlen folgende Touren, die völlig kostenlos sind. Vormittags: Man gehe zu Prospect Park Point (jedermann kann sagen, wo dies ist), sehe von hier den American Fall (Front-Blick) und die American Rapids (Stromschnellen); dann: Goat Island Bridge (Ziegen-Insel-Brücke); ferner: Bath Island Bridge, Luna Fall, Luna Island, Biddle Staircase, Horseshoe (Pferdeschuh, Hufeisen) Fall (Seitenansicht), Terrapin Point, Hermit's Cascade, Islands Bridges, Three Sister Islands (Drei Schwester-Inseln), Little Brother Island. Nachmittags: Man gehe oder fahre nach der kanadischen Seite der Fälle, über die neue „Steel Arch Bridge“, hin und zurück 15 Cents, und gehe oder fahre zum „Queen Victoria Jubilee Park“; hier hat man die schönste Aussicht, speziell auf den Hufeisenfall; man sieht: den American Fall (Front-Blick), Hufeisenfall (Front-Blick), Canadian Rapids (Front-Blick), Ramblers Rest, Inspiration Point, Splitt Rock, Rainbow Ramble, The Flower Gardens, Recreation Lawn, Table Rock. Alle diese Punkte sind frei zu besichtigen.

Zu zahlen ist für folgendes: Besuch des „Care of the Winds“ (Goat Island) incl. Führer und Gummi-Anzug 1 Doll., Inclined Railway (Prospekt Park) Rundtour 10 Cents, Davis Museum 25 Cents, Rundtour mit dem kleinen Dampfer „Maid of the Mist“ (Landestelle am Prospect-Park), incl. Gummi-Anzug, 50 Cents, Tour über die neue „Steel Arch Bridge“, die Niagara Falls mit Canada verbindet, hin und zurück per elektrischer Bahn, für eine Person 15 Cents, 1 Person mit Wagen 25 Cents, zwei oder mehr Personen mit Wagen, jede Person 15 Cents. Fahrt mit dem „Hydraulic Elevator“ zum Horseshoe Fall hinunter (Canadische Seite), 50 Cents, Railway Steel Arch Bridge, hin und zurück

(kein Wagenzoll), 10 Cents, Whirlpool Rapids Park, Inclined Railway (Canadische Seite), 50 Cents, Whirlpool Rapids Park Elevator (Amerikanische Seite), 50 Cents, Inclined Railway (Canadische Seite) zur „Maid of the Mist"-Landestelle und zurück 10 Cents, Fahrt per Dampfer vom Fusse der Rapids nach Niagara-on-the-Lake (Stadt Niagara am Ontario-See) und zurück, 14 Meilen auf dem Niagara River, gibt Aussicht auf Brooks Monument, Queenston Heights, Fort Niagara und andere historische Punkte, von Niagara Falls und zurück (Juni 1 bis September 30, incl.) 75 Cents.

Die Fälle.

Das Wort „Niagara" ist in der ganzen Welt bekannt und berühmt dadurch, daß sich hier nach den Viktoria-Fällen des Sambesi in Südafrika die gewaltigsten Stromfälle der Erde befinden. Der Name stammt aus der Sprache der Iroquois-Indianer und heißt auf deutsch: „Donner des Wassers", englisch: „Thunder of the Water".

Der Niagara River läuft vom Lake Erie zum Lake Ontario, im ganzen 30 Meilen (55 Kilometer) lang; er empfängt sein Wasser von den oberhalb, westlich gelegenen großen Seen (Erie, St. Clair, Huron, Michigan, Superior und anderen). Von seinem Austritt aus dem Lake Erie bis zum Einlauf in den Lake Ontario hat er ein Gefälle von 339 Fuß, das wie folgt entsteht: Rapids oberhalb der Fälle 15 Fuß, in den Rapids 55 Fuß, in den Fällen 164 Fuß, von den Fällen bis Lewiston 98 Fuß, von Lewiston zum Lake Ontario 7 Fuß — zusammen 339.

Das große Wunderwerk der Natur besteht aus drei Fällen: Der Horseshoe Fall (Hufeisen-Fall), so genannt, weil er die Form eines Hufeisens hat, ist der größte und befindet sich im direkten Laufe des Flusses; er ist 2800 Fuß breit und 158 Fuß hoch. Der American Fall hat eine Breite von 600 und eine Höhe von 167 Fuß. Der Central Fall ist 243 Fuß breit und ebenfalls 167 Fuß hoch. Die in einer Stunde herabstürzende Wassermasse wird auf 30 Millionen Cubikmeter geschätzt.

Der Donner, den dieser gewaltige Wassersturz verursacht, ist meilenweit zu hören und der Gischt und Wasserdampf, der unaufhörlich zur Höhe emporsteigt, gleicht einem Nebelmeer und ist unvergleichlich schön, wenn die frühe Morgensonne es bestrahlt. Unterhalb der Fälle ist das Wasser an der Oberfläche fast ruhig, doch soll es sich in der Tiefe in gewaltigem Wirbel übereinanderwälzen. Erst unterhalb der Brücken, wo der Strom an Tiefe und Breite nachgelassen hat, sieht man den Wirbel an der Oberfläche. Das Wasser fließt hier mit furchtbarer Geschwindigkeit zu Tal, dem Lake Ontario zu.

Seit den letzten 15 Jahren werden die Fälle als Triebkraft zu großartigen Fabrikanlagen benutzt. Meilenweit wird die gewaltige Wasserkraft dem Strome entführt und der Industrie nutzbar gemacht und es ist die Zeit abzusehen, wo auf dem Gebiete zwischen Buffalo und dem Ontario-See eine der größten Fabrik-Centren der Vereinigten Staaten entstanden ist. — Die Rheinfälle bei Schaffhausen sind schön, großartig — aber diejenigen des Niagara gewaltig, erhaben. Niemand, der in Amerika weilt, sollte unterlassen, dies wahre Wunder der Natur zu besichtigen.

Als Absteigequartier in Niagara Falls empfehlen wir das deutsche Hotel „Kaltenbach", gegenüber von Goat Island.

Eine herrliche Tour von Niagara Falls ist: über den Ontario-See nach Toronto (Canada), von hier nach Kingston am Einflusse des See's in den St. Lawrence River, diesen hinunter durch die „Tausend Inseln" nach

Montreal; von hier per Eisenbahn nach Plattsburg am Lake Champlain, Dampferfahrt auf diesem nach Fort Ticonderoga und von hier über Lake George nach New York zurück.



Niagara-Fälle.
Der amerik. Fall mit der Fußgängerbrücke unterhalb Goat Island.

6. Der Long Island Sound.

Eine Dampfboot-Fahrt durch den „Long Island Sound“ ist sehr zu empfehlen. — Die Boote sämtlicher Linien fahren im Hudson River ab.

Sehr beliebt ist die Tour nach Gleen Island, wo New Yorker Vereine ihre Picknicks abhalten. Regelmäßige Dampfer dorthin fahren von Cortland Str. (Pier 18) ab. Näheres in den Tageszeitungen. Ebenso beliebt ist ein Ausflug nach Oster Bay auf Long Island, wo Präsident Rosefelt seinen Sommersitz hat. Nach Oster Bay gelangt man am besten mit der „Long Island and Eastern States Line“ von Flatbush Avenue Station in Brooklyn. — Gleen Island ist 17 Meilen und Oster Bay 34 Meilen von New York entfernt.

Weitere Touren sind diejenigen nach:

Newport und Fall River in 10—11 Stunden (Pier 28, Ende von Murray Str.),
Stonington in 8—10 Stunden (Pier 36),
New London in 10—12 Stunden (Pier 40),
Providence in 10—12 Stunden (Pier 49).

Über die genauen Abfahrtszeiten sehe man ebenfalls in den Tageszeitungen nach. Alle Linien führen durch den „Long Island Sound“, weshalb eine Beschreibung für alle genügt.

Die Boote sämtlicher Linien fahren im North River ab, biegen um die Battery herum, (r. Ellis, Liberty und Governors Islands), wenden sich dann nach Norden in den East River und fahren unter der Brooklyn Brücke hindurch, deren kolossaler Eisenbau vom Deck gut zu sehen ist. Oberhalb öffnet sich rechts Wallabout Bay mit dem U. S. Navy Yard. Die Werfte auf beiden Ufern liegen voller Schiffe. Weiter aufwärts fährt das Boot zwischen Blackwels Island und Long Island City hindurch und windet sich dann durch Hell Gate, an Wards Island und Randalls Island (l.) vorbei.

Das Boot verläßt nun den East River und tritt in den Long Island Sound, der sich 115 Meilen lang und 3—30 Meilen breit zwischen Long Island (r.) und den Küsten von New York und Connecticut (l.) nach N. O. erstreckt. Beim Eintritt in den Sound passiert man Berrians Island, Brothers und Rikers Island. Rechts öffnet sich Flushing Bay mit der Stadt Flushing (hübscher Ort mit etwa 10 000 Einwohnern). Der Dampfer fährt durch einen engen Kanal, an Fort Schuyler l. vorbei und tritt dann in den breiteren Teil des Sound. — Little Neck Bay, r., ist wegen ihrer Clams (Muscheln) berühmt. Das Festland wird von Inseln verdeckt, darunter City Island, Harts Island und Hunters Island; dann kommt Gleen Island; dahinter New Rochelle (Grafschaft Westchester, 1671 von ausgewanderten Hugenotten gegründet). Die Dampfer halten sich dem Festlande entlang, sodaß „Long Island“ bald außer Sicht kommt. Hinter dem Leuchtturm auf Sands Point zeigt sich das Städtchen Greenwich, auf einer Anhöhe hübsch gelegen (wurde 1640 gegegründet, hatte 1900 ca. 12 000 Einwohner und besitzt die Villen vieler New Yorker); weiter Stamford, hübsch auf Shippan Point gelegen, ca. 16 000 Einwohner und gleichfalls ein beliebter Aufenthaltsort der New Yorker. Von Stamford bis Süd Norwalk 8 Meilen, von hier fährt ein Tramway nach dem $1^1/_2$ Meile entfernten Norwalk (Seebad und Sommerfrische mit ca. 19 000 Einwohnern. Hier soll der beste Badestrand am Long Island Sound sein.).

46 Meilen, Bridgeport, 71 000 Einwohner, liegt an einer Bucht des Sound, an der Mündung des „Pequonasack“. Über der Stadt erhebt sich „Golden Hill“, mit vielen Villen und reizenden Aussichten. (Dampfer täglich nach New York, 50 Cent.)

Dann folgt (73 Meilen) das berühmte New Haven, die größte Stadt in Connecticut (1900: ca. 109 000 Einwohner). Die Stadt ist am obern Ende einer 4 Meilen langen Bucht des Sound hübsch gelegen, sie wurde 1638 gegründet und wird nach ihren alten Bäumen gern die „Ulmenstadt" genannt. Hier ist die „Yale Universität", die an Ansehen und Bedeutung unter den amerikanischen Hochschulen die zweite Stelle einnimmt. Der Dampfer passiert nun Saybrook Point an der Mündung des Connecticut River.

Wir sind nun 7 Stunden von New York unterwegs. Der „Norwich Steamer" steuert jetzt dem Lande zu, fährt in die Thames ein und hält bei New London (18 000 Einwohner).

Der „Stonington Steamer" fährt an der Thames-Mündung vorbei, hält sich an der Landseite von Fishers Island und legt in Stonington (etwa 11 000 Einwohner) an.

Das Boot verläßt nun den Long Island Sound und wendet sich nördlich, um nach etwa weiteren 4 Stunden in Newport (22 000 Einwohner und das schönste Seebad an der Ostküste) einzulaufen; 1 Stunde weiter Fall River (105 000 Einwohner).

Hiermit ist die Beschreibung des Long Island Sounds, soweit sie in den Rahmen dieses Buches hineinpaßt, beendet. Bemerkt sei aber noch, daß östlich, zum atlantischen Ocean hinein, „Nantucket Island" liegt — das erste amerikanische Land, das von Bord der von Bremen oder Hamburg nach New York steuernden großen deutschen Passagierdampfer gesichtet werden kann.

7. Die Küste von New Jersey.

Auch die Küste New Jerseys hat viele schöne Ausflugs-Punkte von New York aus; einer der allerschönsten ist der mit Dampfboot nach Long Branch.

Entfernung: 30½ Meilen. Dampfboot fährt von Rector Str. (Pier 8) Hudson River ab. Nach (20½ Meilen) Atlantic Highlands in 1¼ Stunden; Eisenbahn von da nach (10½ Meilen) Long Branch in ½ Stunde. — Angenehmste Tour nach Long Branch bei schönem Wetter.

Vom Dampfer aus hat man einen trefflichen Blick über den Hafen von New York. Nach 20 Meilen Atlantic Highlands, moderner Badeort am Fuß der Navesink Highlands, oft des ersten Landes, das der, namentlich von Südeuropa kommende Reisende erblickt. 24 Meilen folgt Higland Beach, Seebad auf dem schmalen Sandy Hook mit dem Festland verbindenden Landstreifen. Daneben das Navesink Lighthouse, 76 Meter hoch; ein Doppelleuchtturm, dessen Licht 40 Meilen weit sichtbar ist. Weiterhin zahlreiche Rettungsboot-Stationen, da an dieser Küste häufig Schiffe scheitern, die bei Nebelwetter die Einfahrt in die Bucht von New York verfehlen. 26 Meilen: Sea Bright, als Sommeraufenthalt viel besucht, mit bedeutender Tiefseefischerei (zahlreiche Eishäuser). 29 Meilen: Monmouth Beach, kleines Seebad mit Klubhaus und Kasino.

30½ Meilen von New York: Long Branch; das 3 Bahnstationen und viele große Hotels, Boardinghäuser etc. besitzt. Long Branch, einer der beliebtesten, besonders von der Geldaristokratie bevorzugten Badeorte in den Vereinigten Staaten (50 000 Sommergäste), hat seinen Namen von dem „langen Arm" des Shrewsbury River.

Das eigentliche Dorf liegt 1 Meile landeinwärts, während der moderne Badeort auf der Uferhöhe ca. 6—10 Meter über dem schönen sandigen Strande sich hinstreckt. Am Strande entlang, der trotz mächtiger Vorbauten nach und nach vom Meere weggewaschen wird, läuft die Ocean Avenue, eine breite 5 Meilen lange Fahrstraße, die an Sommer-Nachmittagen und Abenden von Fuhrwerk aller Art wimmelt und ein wundervoll belebtes Schauspiel bietet. Am Ost-Ende ein langes eisernes Pier. Die meisten Hotels liegen an der Avenue (s. unten), die jenseits des „West End Hotels" leicht nach Westen umbiegt und von hier an auf beiden Seiten mit Häusern besetzt

ist. Im August wird in Long Branch ein großer Karneval mit Lawn Tennis-Turnier abgehalten. Long Branch hat die elegantesten und kostspieligsten Hotels in Amerika; z. B. „Hotel Hollywood".

3 Meilen westlich von Long Branch liegt „Monmouth Park", einer der vornehmsten amerikanischen Rennplätze mit einer Tribüne für 10 000 Personen.

Zahlreiche hübsche Spazierfahrten lassen sich von Long Branch unternehmen. Eatontown, 4 Meilen landeinwärts, wird wegen seiner malerischen alten Mühle besucht.

Auch die Eisenbahnfahrt von Jersey City nach Long Branch ist sehr schön; 48 Meilen, Fahrpreis 1 Dollar, retour 1.50.

Weiter die Küste hinauf liegen Lakewood, bekannt als guter Luftkurort mit sehr gleichmäßigem Klima; dann Atlantic City, ein Seebad 1. Ranges — es ist das „Coney Island" Philadelphias.

8. Washington.

Der Bundeshauptstadt sollte vor allem ein Besuch abgestattet werden. Man fährt mit dem Pennsylvania R. R. von Jersey City nach Philadelphia (2$^1/_2$—3 Stunden); von hier mit dem Tag-Dampfer der Ericson Linie von Pier Nr. 3 Süd Delaware Avenue (Abfahrt 7.30 morgens, Fahrpreis Doll. 1) nach Baltimore. Der Dampfer zieht etwa 40 Meilen den mächtigen Delaware-Strom hinab bis zur Mündung des Chesapeake- und Delaware-Kanal, der in 14 Meilen Länge die Verbindung mit den beiden Wasserstraßen vermittelt.

Den Hauptreiz bietet aber die mächtige Chesapeake Bay selbst. Zahllose kleine und große Buchten ziehen sich tief in die Ufer hinein, die überall von schönen Villen und prächtigen Wäldern bestanden sind. Auch die Einfahrt in den Hafen von Baltimore ist sehr schön. Von hier mit der Bahn nach Washington in 1 Stunde (Fahrpreis Doll. 1.20). Von Washington nach Annapolis, Harpers Ferry, Gettysburg, Penn Mar usw., herrliche Ausflüge.

Die direkte Tour von Jersey City nach Washington mit der Bahn dauert 5$^1/_2$—6$^1/_2$ Stunden.

9. Nach Philadelphia und Boston per Straßenbahn.

Nach Philadelphia.

Von Jersey City nach Newark; von hier über New Brunswick, Plainfield, Bound Brook, Princeton, Burlington, Bristol und Croyden nach Philadelphia. Fahrpreis Doll. 1.76 und Fahrzeit 9 Stunden und 25 Minuten, wenn kein Extra-Aufenthalt unterwegs. Die Strecke ist etwa 100 Meilen lang und sehr abwechselungsreich.

Nach Boston.

Die Entfernung bis Boston beträgt 258$^1/_2$ Meilen und kann bequem in 3 Tagen zurückgelegt werden. 1. Tag: New York—New Haven; 2. Tag: New Haven—Springfield; 3. Tag: Springfield—Boston.

Der erste Teil der Stadt führt uns durch das reizende Westchester nach Marmaronek (der Name ist der Indianersprache entnommen und heißt soviel als „der Ort der rollenden Steine"). Hier besteigen wir eine Car nach Stamford. Bis dahin hat die Fahrt von der Brooklyner Brücke aus 28 Cents gekostet und etwa 3 Stunden gedauert. Die ganze Tour ist eine Fahrt durch eine der malerischsten Landschaften Neu Englands; sie dauert etwa 20 Stunden und kostet 3 Dollars und 28 Cents.

10. Nach Baltimore per direkten Dampfer.

Der Dampfer verläßt jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag, 5 Uhr nachmittags, den Pier 7 am Hudson River. Die Fahrt dauert 36 Stunden.

Anhang.

Winke für Reisende und Einwanderer.

Am 1. Juli 1907 ist ein neues Einwanderungsgesetz der „Vereinigten Staaten von Nordamerika“ in Kraft getreten, dessen hauptsächlichste Bestimmungen die folgenden sind:

§ 1. Die Kopfsteuer ist von Doll. 2 auf Doll. 4 erhöht und ist für jeden Ausländer zu entrichten, der das Gebiet der Vereinigten Staaten betritt. Haftbar für die Kopfsteuer sind aber nur die Verkehrsgesellschaften, die die Ausländer nach den Vereinigten Staaten befördern. Befreit von der Kopfsteuer sind Ausländer, die auf der Durchreise das Gebiet der Vereinigten Staaten berühren, ferner solche, die, bevor sie nach den Vereinigten Staaten kamen, mindestens ein Jahr in Canada, New Foundland, auf Cuba oder in Mexico ununterbrochen gewohnt haben, und solche, die von einer der Besitzungen der Vereinigten Staaten kommen und solche Durchreisende, die bereits gesetzmässig in den Vereinigten Staaten zugelassen waren.

§ 2. Ausgeschlossen von der Zulassung sind nach wie vor alle Idioten, Blödsinnige, Geistesschwache, Epileptiker, Geisteskranke, Personen, die innerhalb der letzten fünf Jahre geisteskrank waren, Personen, die früher zwei oder mehr Anfälle von geistiger Erkrankung hatten, Paupers, Personen, von denen anzunehmen ist, daß sie dem Gemeinwesen zur Last fallen könnten, professionelle Bettler, Personen, die an Tuberkulose oder einer ekelhaften oder gefährlichen, ansteckenden Krankheit leiden, bestrafte Verbrecher oder Personen, die ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben, das von sittlicher Verworfenheit zeugt, Polygamisten, Anarchisten, Prostituierte, Mädchenhändler; ferner Kontraktarbeiter und Personen, die vor Ablauf eines Jahres seit dem Termine, an dem sie aus irgend einem Grunde ausgeschlossen worden waren, aufs neue zu landen versuchen. Die Einwanderungsbehörde ist berechtigt, auch solche Personen auszuschließen, die, ohne unter eine der oben genannten Kategorien zu fallen, von den untersuchenden Ärzten als geistig oder körperlich so schwach bezeichnet werden, daß sie dadurch in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt werden könnten. Kein Ausländer soll zugelassen werden, dessen Fahrschein oder Überfahrt mit dem Gelde eines anderen bezahlt worden sind, oder der mit der Unterstützung anderer in das Land gekommen ist, wenn nicht in unzweideutiger Weise nachgewiesen wird, daß er nicht zu einer der obigen, von der Landung ausgeschlossenen Kategorien gehört, und daß der Fahrschein oder die Überfahrt nicht, direkt oder indirekt, von einer Korporation, einem Verein, einer Gesellschaft, einer Stadtgemeinde oder einer ausländischen Regierung bezahlt wurde. Die Zulassung von Kindern unter 16 Jahren, die sich nicht in Begleitung ihrer beiden Eltern oder ihres Vaters oder ihrer Mutter allein befinden, untersteht dem Ermessen des Sekretärs für Handel und Arbeit oder den Verordnungen, die er nach dieser Richtung hin von Zeit zu Zeit treffen mag. Die Bestimmungen über die Zulassung von Ausländern, deren Fahrschein oder Überfahrt von anderen bezahlt wurde, beziehen sich nicht auf Durchreisende. Fachmäßig vorgebildete Arbeiter dürfen importiert werden, wenn es sich um die Einführung einer Industrie handelt, für die erfahrene Arbeitskräfte im Lande selber nicht zu bekommen sind. Berufsmäßige Schauspieler, Artisten, Vorleser Sänger, Geistliche, Lehrer für Schulen und Seminarien, Angehörige der freien Berufe und Hausgesinde gelten nicht als Kontraktarbeiter.

§ 3. Mädchenhändler und Personen, die die ungesetzliche Landung von Prostituierten begünstigen oder innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren nach ihrer Landung zu Prostitutionszwecken beherbergen, machen sich strafbar und können bis zu fünf Jahren Gefängnis und Doll. 5000 verurteilt werden.

§ 4. Einführung von Kontraktarbeitern, mit Ausnahme der in § 2 vorgesehenen Fälle, ist strafbar.

§ 5. Verletzung des Kontraktarbeiterparagraphen wird in jedem Einzelfalle mit Doll. 1000 bestraft. Klage kann von der Bundesregierung oder auch von Privatleuten eingereicht und durchgeführt werden. Strafsumme fällt in letzterem Falle bei obsiegendem Erkenntnis an den Kläger.

§ 6 verbietet es, in ausländischen Zeitungen durch Stellenangebote zur Einwanderung zu ermutigen. Ausländer, die auf Grund von derartigen im Auslande

veröffentlichten Inseraten nach den Vereinigten Staaten kommen, werden als Kontraktarbeiter behandelt. Strafe wie in § 5. Ausgenommen von den Verboten dieses Paragraphen sind die Einwanderungsbureaus der Einzelstaaten, denen die Veröffentlichung derartiger Inserate gestattet ist.

§ 7. Den Verkehrsgesellschaften wird die Verlockung von Ausländern zur Auswanderung nach den Vereinigten Staaten ausdrücklich verboten, gleichviel, wie die Aufforderung dazu erfolgt. Nur Publikationen über die Abfahrtszeiten der Schiffe und die Bedingungen für die Überfahrt sind gestattet.

§ 8. Verkehrsgesellschaften und ihre Vertreter, die Einwanderer auf ungesetzlichem Wege landen, machen sich strafbar. Geldstrafe bis zu Doll. 1000 und Gefängnis bis zu zwei Jahren in jedem Einzelfall.

§ 12. Das Schiffsmanifest soll folgende Angaben über jeden Ankömmling enthalten: den vollen Namen; Alter; Geschlecht; ob verheiratet oder ledig; Beruf oder Beschäftigung; ob imstande zu lesen oder zu schreiben; Nationalität; Rasse; den letzten Wohnsitz; Namen und Adresse des nächsten Verwandten in dem Lande, aus dem der Ausländer kam; den Landungshafen in den Vereinigten Staaten; den Bestimmungsort, falls dieser ein anderer als der Landungshafen sein sollte; ob der Ausländer eine durchgehende Fahrkarte nach dem Bestimmungsort hat; ob er selbst seine Überfahrt bezahlte oder ob sie von einer anderen Person, einer Korporation, Gesellschaft, Stadtgemeinde oder Regierung bezahlt wurde, und wenn, von wem; ob im Besitz von fünfzig Dollar, und falls im Besitz von weniger, von wieviel Geld —, ob er sich zu einem Verwandten oder Freund begeben will, und wenn dies der Fall ist, den Namen und die vollständige Adresse des Betreffenden; ob er schon früher in den Vereinigten Staaten, und wenn, wann und wo; ob je im Gefängnis gewesen oder in einem Armenhause, oder in einem Institute für die Pflege und Behandlung Geisteskranker, oder ob er sonstwie die Wohltätigkeit in Anspruch genommen hat; ob Polygamist; ob Anarchist; ob auf Grund eines Angebots, einer Bewerbung, eines Versprechens oder eines Vertrages, eines ausdrücklichen oder stillschweigend abgeschlossenen, kommend, um Arbeit in den Vereinigten Staaten zu verrichten; ob geistig und körperlich gesund; ob mißgestaltet oder verkrüppelt, und falls so, seit wie lange und aus welchen Gründen.

§ 20. Ausländer, die innerhalb dreier Jahre nach Ankunft der ungesetzlichen Landung überführt werden, oder aus Ursachen, die vor ihrer Landung existierten, der Öffentlichkeit zur Last fallen, sollen nach dem Lande, aus dem sie gekommen, zurückgesandt werden.



Ergänzungen und Veränderungen.

Schluß der Redaktion am 30. April 1908.

1. Seite 21: Nr. 2. Die „Hamburg Amerika Linie“ hat ihre Bureaus von 35.—37. nach Nr. 45 Broadway in das von der Gesellschaft angekaufte, früher unter dem Namen „Aldrich Court“ bekannte Gebäude verlegt. Das Haus heißt jetzt Hamburg American Building. Über dem Eingange prangen in großen goldenen Lettern die Worte „Hamburg American“, und wenn man den breiten Korridor betritt, liest man den mit großen Buchstaben in die Steinfliesen eingefügten Satz: Mein Feld ist die Welt! Das Gebäude wurde bereits im Jahre 1906 von der Hamburg Amerika Linie erworben und in dieser Zeit völlig umgebaut. Das alte „Aldrich Court Building“ und das „Bowling Green Building“, das Heim des Nordd. Lloyd, nehmen beide Plätze ein, wo die Hütten der ersten Ansiedler auf Manhattan standen.

2. „ 32: Nr. 75. Das „Union Square Hotel“ ist geschlossen worden. Die früheren Besitzer, Neumüller & Schäfer, sind in das „Hotel Hungaria“, 4 East Union Square übergesiedelt.

3. „ 34: Unter dem Bilde ist statt „Plaza“ „Savoy Hotel“ zu lesen. Das „Plaza Hotel“ befindet sich gegenüber.

4. „ 36: Der „Beethoven Männer Chor“ hat sein Heim nach der 124. Str. 7. Avenue (Harlem Casino) verlegt.

5. „ 39: Das auf dieser Seite abgebildete Gebäude der „New Yorker Staats Zeitung“ ist inzwischen historisch geworden. Der ganze Häuserblock ist von der Stadt angekauft, die darauf befindlichen Gebäude sind auf Abbruch verkauft und bereits niedergerissen worden. Auf dem Platze wird die Tunnelbahn-Schleife zur Williamsburger Brücke und darüber das neue „Municipal Building“ der Stadt New York errichtet werden.

6. „ 40: In der Unterschrift muß es heißen „Ivins Syndicate“ statt „Irvings Syndicate“.

7. „ 41: Zeile 4 von oben: „Plattdeutsche Post“ ist nach 344 Bowery verlegt worden.

8. „ 48: „Verband Deutscher Schriftsteller“. Das Vereinslokal befindet sich jetzt im „Hotel Reisenweber“, 987 Achte Avenue. Vorsitzender: Dr. M. Baumfeld (Deutsches Theater); Schriftführer: R. H. Wildermann, Nr. 335 Zweite Avenue.

9. „ 31: Nr. 24. Das berühmte „Fifth Avenue Hotel“ ist inzwischen geschlossen und abgerissen worden. An der Stelle der historischen Karawanserei wird ein 36 Stock hoher Wolkenkratzer erbaut werden.

Verzeichnis der Illustrationen.

Register.





